

【研究ノート】

ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想  
—海上航空部隊近代化と「P-3C 百機体制」—

相澤 輝昭

はじめに

海上自衛隊（以下、海自）固定翼哨戒機部隊における「P-3C 百機体制」<sup>1</sup>は護衛艦部隊の「8 艦 8 機体制」<sup>2</sup>と並んで 1980 年代以降の我が国の海上防衛力近代化の一つの象徴とみなされてきた。しかし、この構想がどのような背景の下、何を目的として策定されたのか、また、我が国の海上防衛上、実際どのような意義があったのかといった点については、『海上自衛隊五十年史』<sup>3</sup>（以下、『五十年史』）などに概要が示されているものの、必ずしも体系的に研究されているわけではない。筆者は昨年度、防衛研究所（以下、防研）のオーラル・ヒストリー（以下、OH）成果などに基づき『戦史研究年報』に「海上防衛力近代化と 8 艦 8 機体制」に係る研究成果を発表<sup>4</sup>したが、本稿はこれと同じ問題意識及び手法に基づいて「P-3C 百機体制」の成立経緯などを再確認し、その防衛上の意義などについて考察したものである。特に本稿において明らかにしたいと考えているのは、基盤的防衛力構想と「P-3C 百機体制」との関係についてであり、その焦点は次のとおりである。

筆者は、「防衛計画の大綱」（以下、「51 大綱」）<sup>5</sup>における基盤的防衛力構想には、実態として防衛力の規模を「現状維持」とする性格があり、このため創設当初から防衛力整備の優先順序が低くされ、目標とする兵力規模と現状とに大きな乖離があった海自としてはこれに強い抵抗があり、また、かねてから主張してきた 5 個護衛隊群の整備が認められなかったことを契機として、不足する兵力量を質の向上（装備近代化）で補うべく「8 艦 8 機体

1 哨戒機 P-3C は当初の整備目標が 100 機 10 個隊とされていたことから「P-3C 百機体制」と呼ばれている。かつては「対潜哨戒機」と呼称されていたが、「07 大綱」以降は「哨戒機」で統一されており、本稿では引用部分以外、原則として「哨戒機」の表記を使用する。

2 海自護衛艦部隊の戦術単位である護衛隊群の編成を示す用語であり、護衛艦 8 隻と艦載ヘリ 8 機による編成を意味するものである。

3 海上自衛隊 50 年史編さん委員会『海上自衛隊五十年史』（防衛庁海上幕僚監部、2003 年）。

4 相澤輝昭「ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究—海上防衛力近代化と「8 艦 8 機体制」—」『戦史研究年報』第 18 号（2015 年 3 月）27-55 頁。

5 「昭和 52 年度以降に係る防衛計画の大綱について」（昭和 51 年 10 月 29 日、国防会議決定、閣議決定）。

制」構想を推進したという見解<sup>6</sup>をとっている。周知のとおり、基盤的防衛力構想に係る先行研究には多くの蓄積があり、これがデタント認識に基礎を置いた「脱脅威論」という点では評価が共通しているものの、その意義については様々な視点から論じられているが<sup>7</sup>、そうした中で上記のような海自の受け止め方に係る筆者の見解は、例えば、「51 大綱」策定時の海幕長であった中村悌次の次のような証言などに依拠するものである。

「大変整備の遅れている海上自衛隊は、現状で事をきめられることは大変困るという主張を、ずっとしてきておったわけなんです。」<sup>8</sup>

「増勢しない」という基本方針のもと、「ほぼ概成された」と、文章の中にあるわけですよ。それに私は、「ほぼ概成されたというのは、海を除いてとか、一部を除いてとかに変えてくれ」という意見を出したんだけれども、「だから、ほぼだ」とこう言いくるめられてね。ところが最後に大平（正芳）大蔵大臣が、「ほぼ概成していると書いてあるじゃないか」と、こう言ったのが増勢しない理由だったんですよ。」<sup>9</sup>

では、この問題は海上航空部隊において、特に「P-3C 百機体制」の導入に当たってはどのように整理され、如何にしてその実現に至ったのかという点を明らかにするのが本稿の主眼であり、このため本稿は次のとおり構成する。

まずは海上航空部隊における固定翼哨戒機の整備の推移について概観し、その近代化が求められた背景について確認する。そして P-3C の導入について、当初の国産化方針白紙撤回の経緯やロッキード事件との関係、当時の日米関係の影響なども含め、明らかにしていく。その上で、そもそもこの「P-3C 百機体制」という所要はどのように導き出されたものであったのか、また「51 大綱」の決定（1976 年 10 月 29 日）と P-3C の導入決定（1977 年 12 月 29 日）との時系列上の関係、すなわち、「51 大綱」別表の海自の「作戦用航空機約 220 機」という数値に、この時点ではまだ「P-3C」と決定されていなかった固定翼哨戒機の「百機体制」という整備規模がどのようにして盛り込まれていったのかということ明らかにしていくこととする。

6 相澤「ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究」54 頁。なお、「8 艦 8 機体制」の構想自体は「51 大綱」決定に先駆け検討されていたものである。

7 佐道明広『戦後日本の防衛と政治』（吉川弘文館、2003 年）260 頁。

8 防衛庁防衛研究所編『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』（防衛庁防衛研究所、2006 年）140 頁。

9 同上、232-233 頁。

## 1 海上航空部隊の変遷と固定翼哨戒機整備の推移

拙稿「海上防衛力近代化と8艦8機体制」では、我が国の海上防衛力整備全般と護衛艦部隊の整備の推移について概要を整理し示したところであるが<sup>10</sup>、ここではP-3C導入に至る海上航空部隊の防衛力整備の概要について概観する。ちなみに海自作戦機には固定翼哨戒機と艦載機を含む回転翼哨戒機（ヘリコプター）とがあり、また、哨戒機以外にも輸送機、掃海機などの部隊もあるが、ここでは主としてP-3C導入に直結する固定翼哨戒機の変遷に焦点を当てて見ていくこととする。

### (1) 防衛構想と海上航空部隊

この点について、まずは海自がこれらの固定翼哨戒機を使って、どのような作戦を構想していたのかという問題から述べていくこととしたい。ただし、防衛構想はパンフレット等でそのイメージの概要が示されることはあっても詳細が明らかにされることはないため、例えば、『五十年史』の記述やOHの証言などからその内容を類推していくより他はなく、拙稿「海上防衛力近代化と8艦8機体制」では、そのようにして類推した海自の防衛構想の特質として、①米海軍との共同を重視、②対潜戦と対機雷戦を重視、③主任務は「海上交通の保護」と「周辺海域の防衛」、という三点を指摘<sup>11</sup>したところである。特に「米海軍との共同を重視」ということについては『五十年史』で「機動打撃力や航空優勢確保能力を自ら保有しない非完結性から来るものであって、(中略)一種の宿命的なもの」<sup>12</sup>と解説されているとおり、海上防衛構想におけるまさに基本、大前提とみなされている部分でもある。また、対潜戦と対機雷戦を重視ということについても、米海軍との役割分担の中で米側のニーズにも合致するものであったということがほぼ定説<sup>13</sup>となっていると言えるであろう。そして、任務の問題については「海上交通の保護」が各種の兵力を総合的に駆使して実施する海自の主作戦と位置付けられていたということを指摘したところであるが、このことを象徴し、「海上交通の保護」の内容を包括的に示していると思われる元海上幕僚長・中村悌次の証言をここで改めて引用してみよう。

10 相澤「ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究」34-42頁。

11 同上、32-34頁。

12 『海上自衛隊五十年史』6頁。

13 例えば、石田京吾「戦後日本の海上防衛力整備(1948～52年)——海上防衛における日米の役割分担の起源——」『戦史研究年報』第9号(2006年3月)35、42頁など。

「全体的には何をやるかという、まず潜水艦でもって監視をすると。それから、固定施設なり、潜水艦なりでもって通峡阻止をやると。それから太平洋に出てきたものは哨戒機でもって広い範囲を哨戒しながら捕捉したものに対しては水上部隊が行って撃滅をすると。」<sup>14</sup>

すなわち、この「海上交通の保護」における広い範囲の洋上哨戒ということこそがまさに固定翼哨戒機部隊に求められる任務であったということである。

なお、この問題に関連して言えば、海自は「海上交通の保護」に比較して「周辺海域の防衛」には消極的だったとする見方<sup>15</sup>もあり、これが後に、いわゆるオーシャンネイビーを指向する海自と、これをあくまで沿岸警備のレベルにとどめようとする内局との対立という文脈で捉えられることとなるのであるが<sup>16</sup>、これについては必ずしも海自がこの二つの任務に優劣を付けていたということではない。元自衛艦隊司令官の香田洋二が *Naval War College Review* に寄稿した“A NEW CARRIER RACE?”の中で指摘しているように、海自にとって「海上交通の保護」は米軍来援を確実にするなど本土防衛にも寄与するものとして「周辺海域の防衛」を包含する不可分の任務と認識<sup>17</sup>していたと理解する方が妥当であろうと筆者は考えており、この点は、本稿第 3 節で言及する「P-3C 百機体制」の算定根拠にも密接に係ってくる部分でもあることから、改めてここで指摘しておくこととする。

## (2) 海上航空部隊の変遷と固定翼哨戒機整備の推移

以上、述べてきた点を踏まえ、海上航空部隊における固定翼哨戒機の整備と部隊編成の推移などについて述べれば次のとおりである。

1952 年 4 月の海上警備隊の発足時には海上航空部隊の編成はなく、同年 8 月の警備隊発足後、12 月からその創設準備が開始され、翌 1953 年 9 月に回転翼哨戒機部隊として館山航空隊が、同年 12 月に固定翼哨戒機部隊として鹿屋航空隊が新編される。この当時、練習機を除く固定翼の機種としては米国製の PV-2 と TBM とがあり、1956 年度までに PV-2 は 17 機、TBM は 20 機の供与を受けたが、これらは主として基幹要員養成

14 『中村梯次オーラル・ヒストリー下巻』187頁。

15 例えば、佐道明広は元海幕長・中山定義の証言を引用し、海自は「内航護衛中心の本土防衛に特化した海上部隊」ではないと指摘している。佐道『戦後日本の防衛と政治』159-160頁。また、中島信吾は元海幕長の内田一臣のインタビューで「全任務がこれ（筆者注：海上交通の保護）につきていた」との証言を得たとしている。中島信吾『戦後日本の防衛政策——「吉田路線」をめぐる政治・外交・軍事』（慶応大学出版会、2006年）153頁など。

16 相澤「ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究」32、34頁。

17 Youji Kouda “A NEW CARRIER RACE? Strategy, Force Planning, and JS Hyuga” *Naval War College Review*, vol. 64, No. 3 (Summer 2011) p. 35.

のために使用されていた。1955年度からは当時の米国においても最新鋭哨戒機であったP2V-7<sup>18</sup>の供与が始まり、1957年度には別途、艦載型の対潜機であるS2F-1の供与が開始され、以後、海自の固定翼作戦機は大型機、小型機の二つの系列で運用されていくこととなるのである<sup>19</sup>。また、これに伴いPV-2の要員はP2V-7に、TBMの要員はS2F-1に逐次移行していく。その後の固定翼機の部隊編成としては1957年3月、八戸航空隊が開隊しTBMが、1958年3月、徳島航空隊が開隊しS2F-1が、それぞれ配備されることとなる。これらは全て地方隊の隷下（鹿屋：佐世保、八戸：大湊、徳島：呉）とされていたが、その後、1961年9月、自衛艦隊隷下に航空集団が新編され、鹿屋、八戸、徳島航空隊はそれぞれ第1、2、3航空群に改編されて航空集団隷下となる。また、この機会に併せ、長官直轄部隊として搭乗員の養成を所掌する教育航空集団も新編されることとなり、海上航空部隊は概ね現在の編成に近い形となる<sup>20</sup>。そして、その後の四次防当時までの固定翼対潜哨戒機部隊の変遷について、『五十年史』の記述を引用しつつ述べれば次のとおりである<sup>21</sup>。

一次防の当時には、1958年度から開始されたP2V-7の国産化も軌道に乗り、1959年12月からは逐次部隊にも配備され、1961年度末には米国から供与された機体も含めて34機体制となり、質量ともに主力対潜哨戒機としての地位を占めるに至った。二次防の当時には1963年度にP2V-7、48機の生産が終了するが、前述した航空基地の整備進展とも相まって、PV-2、TBMなどの旧型作戦機に代わりP2V-7、S2F-1を主力とする固定翼対潜哨戒機部隊が整備され、海自航空部隊の対潜能力は格段の向上を見たとされている。三次防では主要作戦機の機種更新が始まり、二次防においてP2V-7の後継機として開発を始めたP-2Jは1967年9月に、また、新たな構想の下に開発された対潜飛行艇PS-1は1970年10月にそれぞれ実用機として承認され生産が開始されることとなる。そして四次防においてはこれらの機種更新が進展、1971年度末でP-2Jは70機、PS-1は17機となっていたほか、P2V-7の20機、S2F-1の25機を併せて、当時の固定翼哨戒機全体の兵力は約130機の体制となっていたのである。しかし、既にこの当時には対象国潜水艦の能

18 元海幕長・岡部文雄によれば、P2V-7は当時米海軍でもまだ部隊配備されてない最新鋭の対潜哨戒機であり、この供与はアーレイ・バーク（Arleigh Albert Burke）ら米海軍関係者の尽力によるものであったとされる。防衛省防衛研究所編『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』（防衛省防衛研究所、2016年）28-29頁。

19 『海上自衛隊五十年史』40-41頁。なお、S2F-1は1984年まで、飛行艇はPS-1が1989年まで対潜機として運用されたが、その後は大型陸上哨戒機の系列であるP-3Cに一本化されている。

20 同上、41頁。さらにその後、厚木、岩国及び沖縄が固定翼対潜機の主要基地として加わり、徳島はS2F-1の退役後、教育航空部隊に改編されている。

21 同上、41-42頁。

力向上に比し、現有固定翼対潜機の武器体系の陳腐化は否めず、また、機体老朽化による減勢も見込まれていたことから、その代替更新が急務となっていたのであった。

## 2 海上航空部隊（固定翼哨戒機）近代化と PXL 問題

P-3C 導入の経緯については、その前段階における次期対潜哨戒機（PXL）国産化問題の白紙化とロッキード事件との関連において語られることが多い<sup>22</sup>。今日では両者は直接関係するものではないということも明らかになっているのであるが、これが PXL の検討過程における重要な考慮要素の一つとなったこともまた事実であり、ここではその経緯も含め、海自固定翼哨戒機の近代化と PXL 問題の経緯について確認していくこととする。これについて網羅的にまとめられた資料としては、当時の防衛局計画官であった藤井一夫が「次期対潜機の選定はロッキード事件とは係りない」ことを国民に広く周知するために編さん実務を担当したとされる『防衛アンテナ』第 206 号（臨時増刊号——次期対潜機について）<sup>23</sup>があり、以下、やや冗長になるかもしれないが、これと OH の証言、『五十年史』の関連記述を引用しつつ述べていくこととする。

### (1) PXL 国産化白紙撤回の経緯とロッキード事件

『五十年史』では P-3C の導入関連で一節を設け解説がなされているが、その中の「P-3C の導入の経緯」の冒頭では「海幕は 43 年ごろから対潜機能向上のための各種装備の部内研究を進めてきたが、列国潜水艦の性能向上に対応するためにはより性能の向上した新しい対潜機の開発が必要であるとして、45 年度以降、基本設計等のための予算を毎年要求していた。しかしながら、財政上の理由もあり、政府全体としての結論が得られないまま推移していた」<sup>24</sup>と解説されている。また、『防衛アンテナ』第 206 号では、その必要性について「特に対潜機は、広い海域を速やかに搜索するのに適しており、また、洋上遠く潜水艦が現れたとの情報を得た場合、迅速に進出し搜索攻撃ができるという、他の兵器では果しえない能力を持っている（中略）対潜戦を行う上で不可欠のもの」<sup>25</sup>と説明し、対象とする潜

22 端的に書かれたものとしては防衛庁編『昭和 53 年版防衛白書』（防衛庁、1978 年）121-123 頁。このほか坂田道太『小さくても大きな役割』（朝雲新聞社、1977 年）107-115 頁、佐瀬昌盛『むしろ素人の方がよい 防衛庁長官坂田道太が成し遂げた政策の大転換』（新潮選書、2014 年）164-177 頁に詳細な経緯が記されている。

23 防衛庁長官官房広報課編『防衛アンテナ』第 206 号（臨時増刊号——次期対潜機について）（1977 年 9 月）。これについては OH の事前調整に際し、筆者から「P-3C 百機体制」の成立経緯への関心を伝えたところ、上記説明のとおり紹介を受けたものである。2014 年 4 月 17 日。

24 『海上自衛隊五十年史』239 頁。

25 『防衛アンテナ』第 206 号 1 頁。

水艦の能力の向上と固定翼対潜機の減耗補充の所要から対潜機能の早期近代化の必要性を訴えている<sup>26</sup>。

では、この PXL 選定問題について、当時の海自としてはどのように考えてきたのかという点については、1977 年 12 月の P-3C 導入決定の直前まで海幕長（～1977 年 9 月）を務めていた中村悌次が米海軍の A-NEW（対潜機のコンピューター化）計画との関連、すなわちそのシステムのリリースの可否が焦点であったとして、次のとおり証言している。

「海上自衛隊が「開発」と言ったのはずっと以前のこと。私が防衛副部長のとき（筆者注：1968 年 12 月～1969 年 7 月）から開発の予算を要求しておった。（中略）開発できるものはしたいという気持ちは、皆あったんですよ。ただ、途中で海幕が転換をしたのは、それまで飛行機の機体を中心に新しい開発というのを考えて、それは十分新しくできると思っていたわけです。（中略）途中でいまの A-NEW 計画というのがだんだんわかってきますと、技術屋さんはそのときでも、「いや、自分たちでやれる」と言っているんですけども、オペレーターから見ますと、とても日本の技術がそこまで行っているとは思えないんですよ。（中略）国産開発と言っておったのが途中で、導入のほうにオペレーターは変わっていったんですけど、技術さんのほうはなかなか転換しなかったんですよ。だから、海幕の中も二つの意見があったんですけどもね。」<sup>27</sup>

すなわち、他ならぬ海自の中でも PXL の国産化の是非については意見が割れており、機体そのものより A-NEW 計画、航空対潜戦に係るコンピューターシステムのリリースの可否が焦点となっていたということである。ちなみにこの A-NEW 計画については、『防衛アンテナ』第 206 号の「次期対潜機問題の経緯」（資料第 6）の年表中で、1968 年 3 月に在日米軍事顧問団に資料提供を要請したが、1969 年 4 月、「現時点で A-NEW に関する資料を日本政府に提供することはできない」とする回答があったことが明記されている<sup>28</sup>。さらに言えば、ここに至る過程で防衛庁としては P-2J、PS-1、航空自衛隊 C-1 輸送機の改造や諸外国の対潜哨戒機の輸入についても検討したが、その結果、P-3C 以外は防衛庁の期待する性能を満足せず、P-3C についても同機の最大の特徴である A-NEW 計画に係る技術資料がリリースされなかったため、PXL は国内開発することが最も適当であると判断していたとき

26 同上、2-9 頁。

27 『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』212 頁。また、元海幕長の岡部文雄も中村と同旨の証言をしている。『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』54-55 頁。

28 『防衛アンテナ』第 206 号 36 頁。

れているところである<sup>29</sup>。

一方、大蔵省は次期対潜機の国産化は、将来多額の経費を必要とするおそれがあることを理由にその開発着手に反対し、年度予算においても基本設計費は認められないまま推移していた<sup>30</sup>。このような状況の下、四次防策定作業を通じ両省庁間での調整が続けられてきたが意見の一致を見ることはなく、1972 年 10 月 9 日の国防会議議員懇談会において「次期対潜機、早期警戒機等の国産化問題は白紙とし、今後輸入を含め、この種の高度の技術的判断を要する問題については、国防会議事務局に専門家の会議を設ける等により、慎重に検討する」<sup>31</sup>とする了解がなされたのであり、このことが後にロッキード事件との関連で疑惑とされるのであるが、その経緯は次のとおりである。

ロッキード事件は、1976 年 2 月 4 日、米国上院外交委員会多国籍企業委員会の公聴会において、ロッキード社が日本を含む外国にトライスター旅客機を売り込むに当たり多額の工作資金を使った旨が証言され疑獄事件に発展したものであるが、同社には軍用機部門もあり対潜哨戒機 P-3C はその主力商品であったことから、前述した国産化問題の白紙化にも同社の働きかけがあったのではないかとする推測の下、防衛庁もロッキード問題の渦に否応なく巻き込まれていくことになったのである。そのような中、1976 年 2 月 9 日、当時の事務次官であった久保卓也が記者会見で前述の国防会議の経緯について説明した発言が次のように引用され、さらに大きな波紋を呼ぶことになる。

「PXL の国産化方針が白紙に戻ったのは、国防会議の直前、当時の後藤田官房副長官と相沢大蔵省主計局長が田中首相同席のもとに首相官邸の総理室に入って協議、決まったもので、防衛庁事務当局はその時まで知らなかった。」<sup>32</sup>

久保としては「防衛庁として何らやましいことはない」ということを言わんとしていたのであるが、後藤田から猛烈な抗議を受けることとなり、坂田道太・防衛庁長官からも「不確実な印象をもとに発言することは誠に軽率」とたしなめられ、同日深夜、再び記者会見を行うこととなる。坂田はさらに「重要装備の一つの次期対潜哨戒機の取り扱いには一点の疑惑があってはならない」とする立場から、国防会議議員懇談会における了解とその前後の経緯を調査するよう指示、その結果を 2 月 22 日に「次期対潜機問題の経緯について」として公表す

---

29 同上、12 頁。

30 同上。

31 「了解事項」(昭和 47 年 10 月 9 日国防会議議員懇談会)。『防衛アンテナ』第 206 号 37 頁に掲載。

32 佐瀬『むしろ素人の方がよい』165-166 頁。



るとともに自身の談話も発表したのであった<sup>33</sup>。

その後、PXL 選定に係る疑惑は検察でも立件不可能と判断され、防衛庁としても P-3C 導入決定後、「昭和 53 年版防衛白書」において「ロッキード事件との関連についても十分配慮し、次に述べるように同機の調達に当たってその間に不正行為が介在する余地のないことを調査確認するとともに、将来における不正行為の防止対策及び調達価格の適正化のための各種措置をとったところ」<sup>34</sup>と述べている次第である。

## (2) PXL 専門家会議の検討と P-3C

さて、1972 年 10 月 9 日の国防会議議員懇談会における PXL 国産白紙化の了解事項の時点に立ち戻り、これ以降の検討状況について述べれば次のとおりである。

1973 年 8 月、国防会議議員懇談会の了解事項を受け、国防会議事務局に「次期対潜機専門家会議」が設置され 19 回の専門家会議と 7 回の分科会が開催された。ここでは国内開発、P-3C 導入のほか、前述した在来機の改造、輸入を含め、各種のオプションが検討され、1974 年 12 月 27 日に次のとおりの答申が提出される。

「将来の装備化の時点において、国内開発のものをもって充てるか、外国機をもって充てるかについて検討したが、現段階でそのいずれかを否とする決定的要素は見いだせなかった。(中略) 一般的には、事情が許すならば国産化を図ることが望ましいといえようが、現実の問題としては、更に一段階先の研究開発を含みとしつつ、当面外国機の導入を図ることも止むを得ない」<sup>35</sup>

そして、翌 12 月 28 日の国防会議議員懇談会において、四次防における PXL の国産化問題については、「その装備化を検討するに際し、必要となる技術的・財政的基盤等の諸条件につき、関係各省庁において、速やかに調査検討すること」が了解されるのである。この専門家会議の検討段階における諸外国への資料照会プロセスでは 1973 年 7 月、米国から P-3C のリリースが可能になった旨の回答があったとされており<sup>36</sup>、このことも念頭に、答申に至るまでの審議過程では「P-3C とほぼ同等の性能を備えるものを開発しようとするには疑義」があるとして、「当面 P-3C の導入を図ることもやむを得ない」とする明示的な指摘

33 坂田『小さくても大きな役割』108-109 頁。公表された調査結果と談話も同書 111-115 頁に掲載されており、『防衛アンテナ』第 206 号にも反映されている。

34 『昭和 53 年版防衛白書』122 頁。

35 『海上自衛隊五十年史』239 頁、『防衛アンテナ』第 206 号 12-13 頁。

36 『防衛アンテナ』第 206 号 13 頁。

もあったとされていることから<sup>37</sup>、この段階においては実質的にP-3CがPXLの有力候補となっていたことが伺えるところである。

そして、その後の経緯については概要、次のとおりである<sup>38</sup>。専門家会議の結論が出るのを待っていた防衛庁としては、上記の国防会議議員懇談会の了解に基づき、1976年度予算編成に間に合うよう外国機導入の場合の候補機であったP-3Cの海外調査を実施したほか国内開発案についても所要の見直しを行い、さらに機体は国内開発、搭載装備品は外国からの導入という折衷案についても検討を進めた。しかし、当時はオイルショック後の経済財政事情の急激な変化から四次防以後の防衛力整備計画について十分な見通しを得るには至らず、PXLの問題についてもポスト四次防の一環として処理し、1977年度予算編成時までに結論を出すこととされたのであった。そして1976年2月、前述したとおりロッキード事件が発生するが、防衛庁としてはPXLの選定について「できるだけ早期に結論を得たいが、国民に疑惑を持たれるようなことがあってはならないので慎重に取り扱う必要があり、純粋に防衛上の見地に立って所望の性能が得られ、費用対効果の上ですぐれているものを選定しなければならない」という方針の下、国内開発案、外国機の導入案あるいは折衷案の調査検討を継続した。そのような中で、米国における最新の搭載機器を装備した艦載対潜機S-3Aの部隊配備、カナダにおける新型対潜哨戒機CP-140の採用決定など状況の変化もあり、これらに係る調査も必要となることから1977年度予算編成時までに結論を出すということも断念され、出来るだけ早期に結論を得るとされたのであった。そして、まさにこのタイミングにおいて当該結論を国民に広く示すために刊行されたのが『防衛アンテナ』第206号であり、同誌には「次期対潜機選定のための分析検討等の内容」が次のとおり詳細に示されている<sup>39</sup>。

すなわち、第一段階においては技術的可能性、機体性能に対する適合性及び費用対効果の面から検討し、次の段階における詳細検討の対象とすべき数機種に絞ったとして、現存機等の改造機、国内開発機、折衷機、外国機の計13ケースから、国内開発機、折衷機2ケース（P-3C用電子情報処理装置搭載とS-3A用装置搭載）、外国機2ケース（P-3C UPDATE II、CP140）の計5ケースが総合評価として適当とされた。そして第二段階においては絞られた5機種を対象に、その中の2機種を組み合わせる場合や単独装備の場合でも輸入とライセンス国産のケースを加えるなどした上で、①対潜機能の早期近代化の可能性、②安定勢力維持の可能性、③装備化の確実性、④費用対効果、⑤部隊運用の容易性、⑥航空機工業の操業度に与える影響などについて詳細な検討評価を実施

37 『防衛アンテナ』第206号13頁。ただし、最終的な答申においては前述のとおり「外国機の導入」という表現とされており機種のみ示は避けられている。

38 同上、13-14頁、『海上自衛隊五十年史』239-240頁。

39 『防衛アンテナ』第206号15-27頁。

した結果、総合評価として P-3C ライセンス国産案をとることが最も適当と判断されたのである。これを踏まえ、1977 年 12 月 28 日の国防会議において、「現用対潜機の減耗を補充し、その近代化を図るための次期対潜機については、53 年度以降、P-3C 45 機を国産（一部を輸入）により取得するものとする。」<sup>40</sup>と決定、翌 12 月 29 日に閣議了解され、その皮切りとして 1978 年度予算では 8 機の P-3C が整備されることとなったのである。

なお、ここまで何度か述べてきた P-3C の優位性ということについては一般論では具体的にイメージし難いところがあると思われるため、以後の考察に資するべく、本項の最後にこの点について実際の運用上の観点から述べられた証言を幾つか紹介しておくこととしたい。中村悌次はこれについて次のように述べている。

「それまでの P-2J なんかでは潜水艦が顔を出したらつかまえられるけれども、潜っている潜水艦に対してはブイを入れて、ジェジベルやダイファーなんていうのを兵器だけ貰って来て、盛んに研究して努力しましたがけれども、自信のあるものはあんまり得られなかったんですね。P-3C を貰って初めて水中潜水艦に対してもある程度の搜索能力を持つという自信を持ったんですね。（中略）これは大変大きな対潜能力だと思いました。」<sup>41</sup>

また、自身も固定翼哨戒機のパイロットである元海幕長の岡部文雄は、航空機そのものの電子情報処理装置のほか、陸上支援施設（ASWOC（Anti Submarine Warfare Operation Center）：対潜作戦センター）<sup>42</sup>を含む全体的なシステムとしての導入が重要であったとして次のとおり証言している。

「P-3C や他の列国の海軍の哨戒機を見ますと、先ほど申しましたようにコンピュータを利用したシステム、すなわち電子情報処理システムが非常に進んでいました。その知識や技術について（中略）、私は十分ではないと思っていました。航空機だけでなく、それ以外に地上から「P-3C」をコントロールする「指揮支援システム」、また飛行機を飛ばすための補給とか整備という「後方支援体制」、航空機と地上を結ぶ「通信システム」等々、日本ではあまり考えられてなかった。そういうものを導入するためにも、私は「P-3C」を導入したほうが良いと考えておりました。」<sup>43</sup>

40 「次期対潜機の整備について」（昭和 52 年 12 月 28 日国防会議決定、同年 12 月 29 日閣議了解）。

41 『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』215 頁。

42 海自固定翼哨戒機部隊は各航空群とも、P-3C 導入に伴い開設された ASWOC において哨戒機の運用を指揮支援している。

43 『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』54-55 頁。

### (3) 日米共同の重視と P-3C

さて、このような国産化問題白紙撤回以降の一連の動きを海自がどのように考えていたのかという点については中村悌次の次のような興味深い証言がある。中村は 1976 年 6 月、米国建国 200 年祭に招待されて渡米するのであるが、この際、久保事務次官の PXL には国産機体に米国製システムを搭載したいという意向を受け、A-NEW 計画技術資料のリリースについて、当時の米海軍作戦部長であったジェームズ・ハロウェイ (James Lemuel Holloway) に次のとおり打診したと述べている。

「次期対潜機の問題が当時ひとつの日米間の大きな中心課題であったわけです。(中略)米海軍のほうは、P-3C に積んでおる A-NEW なんですから、一体でないとリリースはしないということを前から言っておったんです。(中略)久保(卓也)次官が私に、「ハロウェイさんと会ったら、直接分離リリースはできないかと頼んでみる」と言ったものですから。(中略)まあ次官の命令ですからその打診をして、予期したとおり「それはできない」という返事、それが会談の中心でした。」<sup>44</sup>

そして中村によれば、その後、同年 10 月にハロウェイが来日した際、対ソ戦略などについて議論する中で、改めて PXL についても次のとおり話題になり、P-3C の優位性が特に強調されたとされている。

「軍事的には P-3C・アップデート 3 がベストであるというのがハロウェイさんのね。「エアフレームと、アビオニックスのいかなるコンビネーションの中でも、最も能力があって有効、そして安いものは P-3C である。CP-140 のデータ・プロセッサの能力は、P-3C・アップデート 3 と同等になり得ることはない。そして、これが ASW (Anti Submarine Warfare: 対潜水艦戦) のキーポイントであって、レーダーだけではないんだ」と、こういうことをこのとき、ハロウェイさんが言って行ったんですよ。」<sup>45</sup>

ここでハロウェイが P-3C を強く推した理由について問われた中村は、「本当に P-3C はいい飛行機なんですよ。だから海上自衛隊の対潜能力を向上させるということは米海軍にとっても非常に大事なことです。だから、「向上させたい」というのがいちばん基本なんですよ。」<sup>46</sup>

---

44 『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』 209 頁。

45 同上、210 頁。

46 同上、211 頁。

と回答しているのであるが、このことは P-3C 導入に際し海自としても米海軍との連携の強化という点を特に重視したということを示唆するエピソードである。また、このことは 80 年代の防衛力整備に関心を持つ研究者の間でも概ね一致した理解となっている日米共同の重視、すなわち P-3C については「アビオニクスが米海軍と共通で相互運用性を向上させるとともに作戦・運用面での連携をより円滑にできるという観点も存在した」という見方<sup>47</sup>を裏付けるものであるとも言えるであろう。

もちろん、この時点では引き続き PXL の検討プロセスにあったわけで、政府としての決定はまだなされていない段階ではあるが、当時の海自としての考え方について、中村は次のとおり端的に証言しているところである。

「政治的情勢で進まないだけであって、いまから開発を開始しておいたのでは間に合わないんですよ。(中略) いますぐ決めてもらって生産に着手しないと、もう間に合わない。それには、いまある飛行機を買うか、ライセンス生産するしかない。開発は、その次の飛行機の開発ということを目指して、今回はとりあえず購入すると。そういう考えが、私どものみんな一致した意見でしたね。」<sup>48</sup>

「とにかく私の着任したときには、私自身はいろいろ話を聞いて、もう P-3C の導入しかないと考えていたわけです。少なくとも当面はね。」<sup>49</sup>

以上、海上航空部隊（固定翼哨戒機）の近代化と PXL 問題について、前節及び本節で述べてきた事項を端的に総括すれば次のとおりである。

すなわち、海自はその主作戦と位置付けられる「海上交通の保護」を効果的に遂行するため、創設当初から固定翼哨戒機による洋上哨戒を特に重視し、このために必要な各種の航空機を整備してきた。しかし、1960 年代末頃から対象国潜水艦の能力向上などに伴い、固定翼哨戒機の近代化が急務となっていた。これについては当初、機体及び搭載電子機器とも国産化方針が追求されていたが、その後、米海軍の A-NEW 計画など諸外国の哨戒機におけるコンピューター化の趨勢が明らかになって来る中で、海自内でも国産派と P-3C 等の外国機輸入派で意見が割れるようになった。一方、大蔵省は将来多額の経費を必要と

47 吉田真吾『日米同盟の制度化 発展と深化の歴史過程』（名古屋大学出版会、2012 年）284 頁。また、当時の防衛局長であった伊藤圭一も政策研究大学院大学の OH において「載せてある探知機器が共通であるというのが非常に大きな要素になっていましたからね。」と証言している。政策研究大学院大学 C.O.E オーラル・政策研究プロジェクト『オーラルヒストリー伊藤圭一<下巻>』（政策研究大学院大学、2003 年）87 頁。

48 『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』212 頁。

49 同上、215 頁。

するおそれがある PXL 国産化に強く反対しており、1972 年 10 月 9 日の国防会議議員懇談会において PXL 国産白紙化の了解がなされた。その後、国防会議事務局に専門家会議が設置され、国産化、輸入あるいは折衷案など様々なオプションが検討されるのであるが、その最中にロッキード事件が発生、久保発言の影響などもあって PXL の問題はより慎重な検討を求められることとなり、結果的に決定まで更に多くの時間を要することになってしまうのである。そのような中、米国からは対潜戦システムを含めての P-3C のリリースが可能とする提示があり、海自としては当該システムの有用性、また、この時点での同等のシステムの国内開発の困難性を考慮するとともに、日米共同の重視という観点からも P-3C 導入が最適とする判断になっていったということである。

### 3 基盤的防衛力構想と「P-3C 百機体制」

前節まで、PXL 問題について当初の検討から国産化問題の白紙撤回を経て、P-3C 導入決定に至るまでの経緯について再確認してきたが、本節ではこの点を踏まえつつ、本稿の核心である基盤的防衛力構想と「P-3C 百機体制」の関係ということについて考察する。これについては、時系列上、PXL の検討は「51 大綱」の決定（1976 年 10 月 29 日）に先立つものであり、一方、最終的な P-3C 導入決定（1977 年 12 月 29 日）は「51 大綱」の決定後となっていることから、端的に言えば、基盤的防衛力の規模を具体的に示した同大綱別表における海自の「作戦用航空機約 220 機」という積み上げの決定に際し、PXL 問題がどのように考慮されていたのかということが焦点になるということである<sup>50</sup>。この問題について、前述した「基盤的防衛力構想において実質的に防衛力の規模が現状維持とされた中、海自は 5 個護衛隊群の整備が認められなかったことを契機に「8 艦 8 機体制」構想を推進、不足する兵力量を「質の向上」により補おうとした」とする見解との対比で言えば、筆者は次のとおり考えている次第である。すなわち、「P-3C 百機体制」は兵力（機数）としては在来機とのトレードオフにおいて大幅減勢（大型機に限定すれば「周辺海域の防衛」の所要として概ね現状維持）であり、基盤的防衛力構想の背景にあった政治的要求を満足するものであった一方、P-3C 導入による装備近代化、「質の向上」により大幅な能力向上を図ることができたということであり、以下、この点について述べていくこととする。

50 中村梯次は「「基盤的防衛力」の中で P-3C 級百機というのが当時決められて」と証言しており、実質的に PXL 百機体制が織り込み済であったことが伺われるところである（同上、217 頁）。

(1) 「P-3C 百機体制」の算定根拠

さて、そもそもこの「P-3C 百機体制」であるが、用語自体は広く知られているものの、その算定根拠は『五十年史』においても記述がなく、また、ここまで何度か引用してきた『防衛アンテナ』第206号にしても、その刊行時期との関係(当初整備機数は前述のとおり45機)もあって「無理なく対潜機能の早期近代化を図りつつ、大型陸上対潜機八〇機の勢力規模を今後一〇年間安定的に維持するため」<sup>51</sup>としているのみであって「百機体制」の根拠を明確に説明はしておらず、このため、その詳細は一般的には余り知られていない。この点について、2014年度の防研OHでは幾つかの興味深い貴重な証言が得られており、以下、これらを引用しつつ述べていくこととしたい。

まず、その防衛上の所要については岡部文雄が次のとおり証言している。

「百機の根拠を申しあげますと、「周辺海域の哨戒を一日一回実施する」として、哨戒するには目視とかレーダーによるのが主です。しかし、潜没の潜水艦を探知するため、音響の環境がよい海域はソノブイを投下して音響による哨戒をする。それも一日一回。そういうことを考え、それには八隊(八十機)が要ります。それから海上交通の保護のため、南西航路帯、南東航路帯に各一隊を充当する。十機ずつ計二十機、合計百機というのが基本的な考え方です。」<sup>52</sup>

また、岡部は上記の所要機数の積み上げの前提として、当時の海自航空部隊の兵力規模、機数を次のとおり説明している。

「昭和五十年末の固定翼の作戦機の航空兵力は、「P-2J」と「P2V-7」合わせて約九十機、それから小型の対潜機「S2F」が二十五機、「PS-1」といって水上飛行艇にソーナーを積みまして、海面に降りてソーナーを降ろして潜水艦を探知するという、これは四発の大型です。その飛行機を約十五機持っておりましたので、合計しますとだいたい百三十機です。ですから、「P-3C」というのは高性能といいながら、広い海域を守るには百機ぐらいは必要じゃないかと思っていました。」<sup>53</sup>

51 『防衛アンテナ』第206号28頁。

52 『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』63頁。

53 同上。

このことは、防衛上の所要としては先に『防衛アンテナ』第 206 号から引用した従来からの「大型陸上対潜機八〇機の勢力規模」による「周辺海域の防衛」のための哨戒を少なくとも一日一回ということに加え、南西航路帯、南東航路帯における「海上交通の保護」のために各一個隊を充当することが新たな所要として考慮<sup>54</sup>されたということの意味するものであるが、ここで言う「周辺海域の防衛」と「海上交通の保護」という区分はオペレーション上の所要を説明する上での便宜的なものであって、海自としては両者を不可分の任務と考えていたということについては前述のとおりである。

また、この証言についてはもう一つ、「哨戒するには目視とかレーダーによるのが主」という部分が極めて重要であると筆者は考えている。これは後述する「P-3C の整備規模は我が国の防衛上、過大ではないか」との議論へのアンチテーゼとなったとも考えられる部分であり、すなわち、P-3C が在来機に比して大幅に性能向上したと言っても「目視」や「レーダー」による警戒監視の能力が飛躍的に向上したというわけでは必ずしもなく、当該任務を的確に遂行する上ではやはり「大型陸上対潜機八〇機の勢力規模」を維持する必要があったのではないかということである。この点について岡部は、別の質問に対する回答で、P-2V7 の当時の状況ではあるが、哨戒機による警戒監視の難しさを次のとおり証言している。

「一隻一隻、国籍を見るわけです。商船はともかく、たくさんいる漁船は大変でした。当時、外国の漁船がないので小さい漁船は無視していましたがけれども、いちいち識別し記録して、帰って来たら報告ですよ。(中略) ファンネルマーク(煙突につけているマーク)を目で見て例えば「ソ連の船だ」と判定します。船尾の国旗は小さくて識別困難で、頼りはファンネルマークです。普通の商船は付けていますからよいのですが、問題はファンネルマークを付けていない漁船あるいは小さな船です。飛行機は速いですから、低高度飛行で旋回してもなかなか確認できません。」<sup>55</sup>

一方、防衛力整備の実務における所要、予算要求上の積み上げといった観点からは、P-3C 導入時の内局防衛課計画官であった藤井一夫が、防研OHにおいて次のとおり証言している。

54 その後の 80 年代前半の日米関係における海上防衛力重視という流れの中で、このようないわゆる「シーレーン防衛体制の強化」が結果的に極めて重要な意味を持つことになる。田中明彦『安全保障 戦後 50 年の模索』（読売新聞社、1997 年）286-293 頁、佐道『戦後日本の防衛と政治』328-350 頁など。

55 『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』33 頁。



「西廣さん（筆者注：当時の防衛課長であった西廣整輝）に呼ばれて「まず、『P-3C』をやってくれ。大変だぞ」と。何しろロッキード事件の真っ只中でしたからね。その時囁かれたのは、「俺は『P-3C』がいいと思うけれども、このご時世だと最初から『P-3C』を入れるのは無理だ、一ロットか二ロット国産のPXL（次期対潜哨戒機）を入れて、そのあと『P-3C』を入れるという案を考えているけれども、おまえの自由にやってみろ」ということでした。」<sup>56</sup>

「検討を重ねていったら、結局どうやってみても効率が悪くて、「P-3C」一本でいく以外にないということになって、西廣さんのところに相談に行ったんです。西廣さんに、「『P-3C』一本でいかせてくれ」と。「わかった。そのかわり、叩かれるから理論武装だけはしっかりやれよ」ということになった。それで御手元にある資料（「次期対潜機の選定について」『防衛アンテナ』二〇六号、一九七七年九月）を作ったのです。結局、私が決めたことは二つ。一つは、「P-3C」一本にすること。それから予算要求をする時に当面、何機買うかということを決めたことです。最初は、もちろん二機とか三機から買って行くのだけれども、予算上の割掛費を決めるのに必要になるので、西廣さんから「当面、何機にするかを決めろ」と言われたんです。決めろと言われたって決めようがないから線表に十年のところで線を引いてみたら、四十五機になった。「当面、四十五機を予算要求の根拠にする」とした。それから西廣さんに「最終的には何機だ」と聞かれたから、「百機ですけど、『PS-1』が若干残っているから、それを換算すると九十機で、いずれは『PS-1』がなくなると百機までいきます」「それでいい」ということになり、この資料の作成に取りかかることになるのです。」<sup>57</sup>

この当初調達機数「当面、四十五機」という点については、『防衛アンテナ』第206号において先に引用した「大型陸上対潜機八〇機の勢力規模を今後一〇年間安定的に維持」という項目に続けて「四次防完成時以降昭和六二年度までの間に予定されているP-2J四四機、P2V-7九機、S2F-1三四機（現在保管中の一〇機を含む）、計八七機の減耗等を適切に補充する必要がある。このため、P-3C四五機（同期間中の事故減耗予備分一機を含む）を整備」<sup>58</sup>と説明されているところである。

すなわち、「P-3C百機体制」は「周辺海域の防衛」のため「大型陸上対潜機八〇機の勢力規模」を維持するとともに、南西航路帯、南東航路帯における「海上交通の保護」

56 同上、241頁。

57 同上、242頁。

58 『防衛アンテナ』第206号28頁。

のための所要を考慮して導き出されたものであり、また、その算定根拠としては各段に性能向上した P-3C と言えど「目視」、「レーダー」による警戒監視能力が飛躍的に向上したというわけでは必ずしもなく、基本的な所要機数の積み上げ方法は在来機と同様であったということである。そして、実際の調達に当たっては減耗在来機の代替更新用として（減耗機数と整備機数がイコールにならないのは新規に整備する機体の耐用年数の違いなどによる。）当初の調達機数が「当面、四十五機」とされたということである（その後の調達機数の変遷は後述）。

なお、この問題については拙稿「海上防衛力近代化と 8 艦 8 機体制」においても言及したとおり、防衛力整備における所要兵力量の積み上げなどはオペレーションズリサーチ（以下、OR）によって導き出されるものであるが、事柄の性質上、その詳細が明らかにはされることは基本的にない。よって、ここで述べた「P-3C 百機体制」の算定根拠についても、あくまで OH の証言に基づく一つのイメージ、類推であるということについては、ここで改めて申し添えておくこととする。

## (2) 「P-3C 百機体制」とその後の整備計画の推移

さて、前述のとおり「P-3C 百機体制」については「その規模が我が国の防衛上、過大ではないか」とする議論が検討過程においても、また、導入後においても一部でなされてきた。実際に大幅に性能が向上した P-3C の整備規模が百機で妥当かという点については防衛庁内外でも論議の焦点となったということであり、例えば、P-3C 導入決定時の防衛局長であった伊藤圭一は「P-3C なんていうのは、百機体制とかなんとか言っていたけど、私の頃はそんなでなかったです（筆者注：前述のとおり当初調達機数は 45 機）。百機体制になったんですけど、周りが海で囲まれているオーストラリアが持っているのが 13 機なんですからね。」<sup>59</sup>と証言している。そして、そのような指摘に対しては、中村悌次が当時の防衛庁における参事官会議において「「他の国に比べて、こんなに海上自衛隊だけがたくさん飛行機を持つ理由はどこにあるんだ」と。「いや、それは決して多くはないんだ。海上自衛隊の担当する海域は広いんだ。」<sup>60</sup>と反論しつつ、前述した OR の結果などに基づき説明、理解を得てきた経緯について、次のとおり証言しているところである。

「これは当時の防衛課の人たちが苦心惨憺をして、「これだけの範囲の中で、これだけの稼働率で、どの範囲を哨戒して、これだけ哨戒するのにどのぐらいかかる」と、

59 『オーラルヒストリー伊藤圭一<下巻>』86 頁。

60 『中村悌次オーラル・ヒストリー下巻』217 頁。

実に細かい計画を示して、相手は西廣（整輝）さんですからね。西廣防衛課長を「うん」といわせたわけですよ。」<sup>61</sup>

なお、前述のとおり、このような当時の海幕の検討、説明については、P-3Cの性能を取って低く見積もることで「百機体制」を確立しようとしたのではないかとの見方も一部にあるが、それは穿ち過ぎというものであり、前述した警戒監視行動における「目視」、「レーダー」の搜索能力といった点も含め、この時点ではP-3C導入に当たっての装備の「質と量」のトレードオフということまでは必ずしも十分に考慮されてはおらず、実際に導入されるまでP-3Cがそこまで高い能力を有する哨戒機とは認識されていなかったというのが偽らざるところであろう。この点についても岡部文雄が次のとおり証言している次第である。

「計画段階では、「P-3C」百機は、先ほども申しましたように、P-2J等を百三十機持っていたから、それほど大きいとは思いませんでした。その後整備されるにつれて、百機は大きな勢力であり、対潜能力は大きく伸びたと実感しました。計画時の百機と、実際オンハンドした百機の重みは、まったく違いました。計画段階では百機の能力がそれほど大きいとは思いませんでした。」<sup>62</sup>

なお、その後のP-3C百機体制の確立に向けての所得機数の変遷は次のとおりであり、1982年7月に取得数75機、1985年9月に取得数100機、1990年12月に取得数104機となり、その後、1992年12月には取得数101機とされているところである<sup>63</sup>。

ちなみに、P-3Cの導入決定から約20年後となる1995年11月、冷戦の終結や自衛隊の国際協力、大規模災害等への対応など情勢の変化を踏まえ、新たに策定された「防衛計画の大綱」（「07大綱」）<sup>64</sup>においては、同大綱別表で海自の陸上哨戒機部隊（回転翼哨戒機部隊を含む。）は「51大綱」の16個隊から13個隊まで削減され、P-3Cも「八十機体制」に縮小されているが、これは「我が国周辺海域を少なくとも一日一回哨戒」する所要機数と説明<sup>65</sup>されており、前述の「P-3C百機体制」の算定根拠における南西航路

61 同上、217頁。

62 『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』66頁。

63 「P-3Cの取得数の変更について」（昭和57年7月23日国防会議決定及び閣議了解）、（昭和60年9月18日国防会議決定及び閣議了解）、（平成2年12月20日安全保障会議決定及び閣議了解）、（平成4年12月18日安全保障会議決定及び閣議了解）。

64 「平成8年度以降に係る防衛計画の大綱について」（平成7年11月28日、安全保障会議決定、閣議決定）。

65 防衛省編『平成17年度版防衛白書』（防衛省、2005年）第2章第2節第5項「防衛力の具体的な態勢」  
<[http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho\\_data/2005/2005/html/17225300.html](http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho_data/2005/2005/html/17225300.html)>（2015年9月28日アクセス）。

帯、南東航路帯への各一個隊の充当は必要に応じて実施することとされたものと解されている。また、2004 年 12 月に改訂された「防衛計画の大綱」(「16 大綱」)<sup>66</sup>では、P-3C に比べ飛行性能・哨戒能力の優れた次期固定翼哨戒機 (P-X) を今後整備することを念頭に、約 70 機の固定翼哨戒機を保有することとされ、これに応じて部隊の実効性を確保しつつ効率化を図った結果、従来の固定翼哨戒機部隊 8 個隊が 4 個隊へと集約されている。更に、2013 年 12 月策定の新たな「防衛計画の大綱」(「25 大綱」)<sup>67</sup>では、P-3C の後継機である P-1 哨戒機の性能向上に伴い、所要機数は「六十五機体制」<sup>68</sup>と説明されているところである。

### (3) 「51 大綱」別表における「作戦用航空機約 220 機」の算定根拠

さて、以上述べてきた「P-3C 百機体制」の所要、算定根拠などを踏まえつつ、本稿の主題である基盤的防衛力構想と「P-3C 百機体制」の関係、すなわち「51 大綱」の別表における海自の「作戦用航空機約 220 機」という数値がどのようにして導き出されたものであったのかという点について述べていくこととしたい。既にここまでの論述で、その中核となる「P-3C 百機体制」の算定根拠は概ね明らかにしてきたところであるが、その他の作戦用航空機を含む全体的な構成については、他ならぬ同大綱の策定当時、海幕防衛課において航空部隊の兵力整備を担当していた岡部文雄が先に引用した「P-3C 百機体制」の根拠に引き続き、次のとおり証言しているところである。ちなみに、この「作戦用航空機約 220 機」という数値に関しても、『五十年史』など既存の資料では算定根拠を明示的、包括的に説明している文献は管見の限り存在せず、以下は防衛力整備に係る学術研究上も極めて貴重な証言であると考えられる<sup>69</sup>。

「作戦用航空機二百二十機というのは、この他にヘリコプター(回転翼)が約百二十機です。これには艦載の対潜ヘリコプターを四個群に積んで、八艦八機で各群に八機積みます。そのため、工場や整備隊で修理や整備に要する機数が何機か覚えていませんが、四群に搭載する艦載用のヘリは、合計五十機か六十機だったと思います。それから、陸上の対潜ヘリ。対馬、津軽、宗谷の三海峡、それから東京湾、阪神の紀

66 「平成 17 年度以降に係る防衛計画の大綱について」(平成 16 年 12 月 10 日、安全保障会議決定、閣議決定)。

67 「平成 26 年度以降に係る防衛計画の大綱について」(平成 25 年 12 月 17 日、国家安全保障会議決定、閣議決定)。

68 防衛省「新たな防衛計画の大綱・中期防衛力整備計画～「統合機動防衛力の構築に向けて」～」39 頁。

< [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/ritou\\_yuusiki/dai10/siryuu.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/ritou_yuusiki/dai10/siryuu.pdf) > (2015 年 9 月 28 日アクセス)。

69 ただし、例えば『海上自衛隊五十年史』の別巻である「資料編」の編成データなどから実態として当時の算定根拠を類推することは可能であり、岡部の証言も当時の記憶によるほか、基本的にはこれに基づくものと思われる。

伊水道、日本海側の重要港湾を守るため、合計五カ所の航空基地が必要でした。当時、四カ所は既にありました。(中略)それが合計で五十機か六十機か、その規模だったと思います。その他に掃海ヘリが必要なので、それは約十機ということで百二十から百三十ぐらいだったと思います。そういうのが、「P-3C」百機体制、あるいは大綱に記載されている作戦用航空機二百二十機の考え方です。」<sup>70</sup>

そしてこの証言と前項までの論述を踏まえつつ、本節冒頭で言及した基盤的防衛力構想と「P-3C 百機体制」の関係に係る筆者の見解について改めて述べれば次のとおりである。

前述のとおり、基盤的防衛力構想には実質的に防衛力の規模を「現状維持」とする性格があり、創設当初から防衛力整備の優先順序が低くされ、目標とする兵力規模と現状とに大きな乖離があった海自はこれに強い抵抗があり、また、5個護衛隊群の整備が認められなかったのを契機に「8艦8機体制」を推進、不足する兵力量を「質の向上」で補おうとしたということとの対比において言えば、筆者は「P-3C 百機体制」と基盤的防衛力構想との関係は次のように説明することが適当ではないかと考えている。すなわち、「P-3C 百機体制」は全体的な兵力規模（機数）としては在来機とのトレードオフにおいて大幅な減勢（約130機が約100機）であり、大型哨戒機（P-2J、P-2V7）に限定すれば「周辺海域の防衛」における「少なくとも一日一回の哨戒」のための所要は約80機でほぼ現状維持となる。また、新たな所要である南西航路帯、南東航路帯における「海上交通の保護」についても、これに充当する兵力（機数）は在来小型哨戒機（S2F-1）の機数以下として説明されることから、基盤的防衛力構想の背景にあった実質的に防衛力の規模を現状維持とするという政治的要求を満足するものであり、特に異論を招くことなく受け入れられたのではないかと考えている。これは「51大綱」の策定に際し政治的にも「5個護衛隊群の整備」が焦点となっていたこととの対比において極めて象徴的であり、岡部文雄もこの点について「「防衛計画の大綱」の焦点は五個群だったから、確かに百機体制は五群の影に隠れたところがありました。」<sup>71</sup>と証言している次第である。もっとも、この点については単純に兵力規模（機数）の削減によって政治的なハードルをクリアしたと考えるだけでは片手落ちであり、第2節において確認してきたとおり、ロッキード事件との関係を含め、PXL問題は既に極めて大きな政治的イシューとなっていたわけであり、逆説的ではあるが、基盤的防衛力構想策定に連なるポスト四次防の検討に先立つ形で専門家会議の詳細な検討などが行われていればこそ、その結論としてのP-3Cの導入は財政上の考慮を含め、政治的にも問題なく受け入れられたもの

70 『オーラル・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策⑥』63-64頁。

71 同上、69頁。

と考えるのが妥当であろう。

なお、前述のとおり、『防衛アンテナ』第 206 号は刊行時期の関係もあって P-3C の整備規模が最終的に「百機体制」となることについてまでは明記していないものの、ここまで引用してきた種々の証言から、少なくとも実務レベルでは「51 大綱」別表における海自の「作戦用航空機約 220 機」の算定に当たって「P-3C 百機体制」が実質的に折り込み済であったということもほぼ明らかであろう。すなわち、序言で提示した「51 大綱」決定（1976 年 10 月 29 日）と P-3C 導入決定（1977 年 12 月 29 日）との時系列上の関係ということについて言えば、この当時、PXL 選定に係る政府としての最終的な決定はまだ得られていないものの、その整備規模は固定翼哨戒機の「百機体制」として既に実務的なコンセンサスの下、「51 大綱」別表中の海自の「作戦用航空機約 220 機」という数値に反映されていたものと考えられるということである。

## おわりに

以上、その創設以来の海上航空部隊（固定翼哨戒機）の変遷を概観した上、PXL 問題の背景、経緯を追いつつ、「51 大綱」の基盤的防衛力構想において「P-3C 百機体制」がどのように位置づけられていったのかという問題について、OH の証言や各種の公刊資料などに基づき述べてきたが、本稿における総括的な結論として、基盤的防衛力構想に「P-3C 百機体制」を組み込んでいく過程における海自の対応としては、「8 艦 8 機体制」の問題とも併せて次のように説明することが妥当であろう。

すなわち、海自は基盤的防衛力構想に実質的に防衛力の規模を「現状維持」とする性格があった中、護衛艦部隊にあっては「8 艦 8 機体制」構想を推進し不足する兵力量を「質の向上」により補い、一方、航空部隊にあっては「P-3C 百機体制」が在来固定翼機との比較において大幅な減勢となることから当時の政治的な要求を満たした上で、その大幅な性能向上によりオペレーション上の所要も満足し、政治的妥当性と軍事的合理性の整合を図りつつ、海上防衛力近代化という目的を達成することが出来たということである。

そして、こうした点を踏まえつつ「P-3C 百機体制」の我が国海上防衛における意義ということについて私見を述べ、本稿の結言とすることとしたい。

その第一は、「P-3C 百機体制」は文字通りに我が国海上防衛力の強化に大きく寄与したということである。昨年度発表した「8 艦 8 機体制」に係る研究成果においては、この点について「事柄の性質上、「実力の向上」を明示的に記した資料は存在しない。」と記したところであるが、実は P-3C については『五十年史』に次のとおり象徴的なエピソードが示

されており、それはまさしく P-3C の実力が想像を超えて卓越したものであったことを示す証左の一つと言えるであろう。

「探知が幸運であった P-2J の時代」から「探知が当然の P-3C の時代」への移行が意識に確信をもたらし、士気はおのずから高揚した。この即応力は、この年の海演（筆者注：海上自衛隊演習の略）に参加した 4 空群の P-3C 部隊によって遺憾なく発揮され、潜水艦部隊が全く予期しない探知事象が生起したのであった。<sup>72</sup>

この他、平素からの警戒監視活動などを通じ、冷戦期にあつては実質的に対象国潜水艦の活動に対する強力なカウンターフォース（抑止力）となったのみならず、1999 年 3 月の能登半島沖不審船事案、2009 年 5 月からのソマリア沖における海賊対処活動など、P-3C の広範な活躍については枚挙に暇がないところであろう。

第二に、まさにそのような実力の向上があつてこそその話ではあるが、「P-3C 百機体制」は「米海軍との連携の強化」に大きく寄与したということである。この点について元統幕議長の佐久間一は防研 OH において「八〇年代になって海上自衛隊の装備と能力を、ある程度アメリカも評価するようになった。」<sup>73</sup>と証言している。ここでは「P-3C 百機体制」と明示されているわけではないが、80 年代前半における海上防衛力近代化の柱の一つが同体制であり、もう一つが「8 艦 8 機体制」であつたことにかんがみれば、これは当然に同体制も念頭に置いたものと考えるのが妥当であろう。これを要するに「P-3C 百機体制」の確立によって海上航空部隊は 80 年代前半にかけて急速にその実力を向上させ、それによって海自と米海軍との共同連携も一層強固になったものと言えるであろう。

そして第三に、「P-3C 百機体制」導入の意義としては「8 艦 8 機体制」と同じく、このような「部隊の実力の向上」、「米海軍との連携の強化」という側面は当然として、むしろ、我が国の海上防衛力近代化の象徴としての側面、すなわち、これを積極的に広報することによるプレゼンスの発揮という意味合いもまた大きかったものと筆者は考えている。P-3C については第 2 節で確認したとおり、PXL としての検討段階から大きな政治的 이슈となつて内外の高い関心を集めており、結果的にはメディアへの露出も導入当初から極めて多くなつていた。そして今日に至るまで、前述の不審船事案や海賊対処など各種実任務において存在感を発揮していることも周知のとおりである。このことはまさに防衛庁（省）、海自としても防衛力近代化を対外的にプレゼンスする上での格好のシンボリックな存在であつたと考えられる

72 『海上自衛隊五十年史』246 頁。

73 防衛研究所編『佐久間一オーラル・ヒストリー上巻』（防衛研究所、2007 年）133 頁。

のである。また、もう一つの要素として、この時期には 1981 年 5 月の鈴木首相訪米時のいわゆる「シーレーン防衛」発言を契機とする海上防衛力強化の機運<sup>74</sup>もあり、「P-3C 百機体制」による近代化された海上航空部隊の存在は、まさにこれに合致したという側面もあったであろう。いずれにせよ同体制が我が国海上防衛力近代化の一つの象徴としてメディアに頻繁に登場し、また、防衛庁（省）、海自としても積極的にこれを PR してきたことは事実であり、これは部隊の「実力の向上（その結果として米海軍との連携の強化）」という本来の目的に勝るとも劣らない、我が国の安全保障、防衛上の大きな意義であったものと筆者は考えている次第である。

最後に、このように我が国海上防衛において極めて大きな役割を果たしてきた「P-3C 百機体制」ではあるが、既にその後継機である P-1 哨戒機が部隊配備されており、今後、世代交代も逐次進んでいくこととなる。そういう時期であればこそ、その導入当時の経緯等について正しく認識し、一つの歴史として継承していくことは極めて重要と考えており、拙いながら本稿がその一助となれば幸甚である。

(あいざわてるあき 1 等海佐 戦史研究センター安全保障政策史研究室主任研究官)