

我が国南西域の防空を考える

執行役員 渡邊 至之

はじめに

三十数年前のソビエト連邦崩壊により、東西冷戦は終結し、新たな平和で安定した国際秩序の構築が大いに期待されて久しくなる。

しかし、その期待とは裏腹に、冷戦時の米ソ二大勢力にある程度抑え込まれていた特定の国家や武装勢力等の野望が解き放たれるという事態を招いてしまった。その結果、国際安全保障環境は、より複雑で不安定かつ危険なものになってしまったように思われる。

我が国周辺での顕著な不安定要因の第一は、中国の軍事力増強に裏打ちされた東シナ海および南シナ海地域における不法活動の顕在化である。第二は、北朝鮮の歯止めが効かない核開発の推進行為である。

中国は、かねてから尖閣諸島の領有権を一方的に主張し、約十二年前の我が国国有化以降、領海侵入の不法行為を常態化させている。そして、そこに投入する海警局船舶の大型化や武装強化を図るとともに、その独自の法的行動権限を一方的に強化している。また、昨年二月のロシアによるウクライナ侵攻を受け、台湾侵攻の蓋然性が急速に高まっているとの観測もある。

我が国の防衛力整備は、冷戦時の「北重視」から「南西重視」へのシフトを冷戦終結直後から求められてきた。当初は、中国の脅威度がそれ程高くなかったことと、予算の制約等から遅々として進まなかった。しかし、近年の中国軍事力増強と行動範囲拡大を目の当たりにし、やっと本格的な行動の必要性が認識されるようになってきた。昨年12月に策定された、国家安全保障戦略などの安保三文書において、中期的な防衛力の大幅強化が明示され、特に南西域防衛のための具体的施策の推進が大いに期待されている。

離島防衛のみならず、台湾有事への対応を考慮し、陸上自衛隊の部隊強化が具体化していることは、歓迎すべきである。しかし、現実的には、多額の予算さえ投入すれば、容易に施策推進を図れるというものではない。それに伴う各種問題の解決には、多大な時間と労力を要することは、想像に難くない。そのことを十分承知して、今後の南西域の防衛力強化（その要となる防空能力）に、可能な限り早く着手していく必要がある。

本稿においては、南西域（主として空自の南西防衛区域）の防空態勢整備に焦点を絞って論を進めていくこととする。

防空上の南西域の特性

（他航空方面隊との比較）

南西航空方面隊が担任する防衛区域は、沖縄本島を中心として、北は奄美群島、東は大東諸島、

西は先島諸島の大小200弱の島々（無人島を含む）が点在する東西約1000km、南北約780kmの地域である。中部航空方面隊に次ぐ広大な面積を担任しているわけであるが、他方面隊との大きな違いは、海洋地域が主体であることから、防空拠点の設置に大きな制約を受けていることである。航空基地やレーダーサイト等は、配備可能な主要な島を選択するしかなく、配置の合理性を追求することは難しい。余談ではあるが、主たる警戒行動エリアが、防空中枢の位置する沖縄本島から遠隔地であるため、低高度のみならず高高度においても、無線の不感域（直接通じないエリア）が、広く存在している。

また、担任区域の面積の割に保有戦力が少ないことも大きな問題点である。他方面隊は、環境の異なる地域に二個航空団と二個高射群（西空は一個）、十個近いレーダーサイトを保有していることから、運用の柔軟性をある程度確保することが可能である。

一方、南西航空方面隊には、一個航空団と一個高射群および四個レーダーサイトしか配備されていない。前述の配備適地の制約等から、沖縄本島近辺に比較的集中しており、運用の柔軟性確保が難しい負の側面を有している。戦闘機戦力は、2016年1月末にF-15 一個飛行隊が追加配備され、増強されたとはいうものの、依然他方面隊の半分程の戦力に留まっており、担任区域の防空任務遂行には、まだまだ戦力不足の感が否めない。さらに夏から秋にかけては、台風の影響を複数部隊が同時に受けるという、自然環境の厳しさもある。

（防空及び領土保全の難しさ）

末尾の参考図「南西域主要地点間の距離」を一見して分かるとおおり、主たる防衛対象の島々の大半が、防空拠点の位置する沖縄本島那覇基地から遠く離れた南西域に点在している。

平時の対領空侵犯措置においては、通常、飛行中の対象航跡の分析から領空侵犯の可能性有りと判断した場合、余裕を持ってスクランブル機を発進させ、領空手前で待ち構えている。しかし、南西域の場合、那覇基地から最前方の領空線までの距離が、飛行中の対象国航空機と領空までの距離を上回る場合の方が多いと言っても過言ではない。そこに平時における対領空侵犯措置遂行の難しさがある。ましてや有事の防空行動を想定した場合、この距離的なハンディキャップの克服が最も重要なポイントとなることは間違いないのである。

また、距離的な観点で注目したいのは、中国が一方的かつ不法に領有権を主張する尖閣諸島の魚釣島である。実距離そのものが、那覇基地からよりも、福建省の水門航空基地（空軍主要基地のひとつ）からの方が近いことが、その対応の難しさを物語っている。現在は中国公船の領海や接続水域への恒常的な侵入が問題となっているが、将来は航空機の接近・侵入も頻繁化する恐れを排除できない。平時、有事を問わず、南西域においては、その距離的劣勢の克服が、喫緊の課題である。

南西域における中国の動向

（中国の航空活動とその対応）

筆者が、当時の南西航空混成団司令部に勤務していた2008年頃、中国軍機による航空活動は、中国本土沿岸部における哨戒や偵察等の飛行が大半であった。しかし、その頃から尖閣諸島に

対する偵察活動と思われる航跡も時折確認されるようになっていた。日中中間線付近を北から南へ飛行し、尖閣諸島の西を通り過ぎると、本土へ帰投していくというものであった。当時の那覇基地には、F-4EJ一個飛行隊しか配備されていなかったもので、戦闘機の航続性能上、尖閣諸島西側を飛行する偵察機を直接識別し、長時間の行動監視をするには、大変な苦労があった。尖閣西側エリアであると、戦闘機の対処可能時間が極端に短くなるため、発進させた最初のスクランブル編隊が、現地に到着する前に、次の編隊を離陸させる必要があった。また、長時間対応が予想される場合には、他に複数の編隊を準備して、連続投入することもしばしばあったと記憶している。

2009年1月にF-4EJからF-15に入れ替えられ、航続性能に関する問題は大幅に改善された。しかし、対応に多少の余裕が出てきたのも束の間、中国軍機の高性能化や海軍力の大幅な増強による行動範囲の拡大と、それに伴う航空活動の活発化により、一個飛行隊による対処もほぼ限界に達していた。

そこで、2016年にF-15一個飛行隊が追加配備されたのである。

近年の中国軍機の活動状況は、十数年前とは比べものにならないくらい活発化している。2012年9月の尖閣三島国有化以降、東シナ海上空における航空活動が顕著となり、対中国機のスクランブル発進回数が急増した。

さらには、海軍の西太平洋域への行動範囲拡大に伴う航空活動も活発化した。海軍艦艇群が沖縄本島と宮古島の間を通過する際には、偵察機や爆撃機等大型機が数機随行することが常であり、長時間にわたる対応を強いられている。また、空母からの戦闘機離着艦も本島南東海域で頻繁に行われていることから、難しい対応を迫られているのではないかと危惧している。

ここ二、三年空自のスクランブル回数は、年間一千回前後で推移している。その約七割が対中国軍機ということからも、南西域における中国軍機の活発な活動状況を容易に類推できるのである。

（台湾有事の蓋然性と南西域の役割）

昨年のロシアによるウクライナ侵攻が、欧州連合やNATO加盟国のみならず、遠く離れた日本にも少なからぬ影響を及ぼしている。経済的影響は言うまでもないが、注視しなければならないのは、安全保障面における影響である。

今、台湾有事の蓋然性が、以前にも増して高まっているとの見方がある。中国では、習近平政権が異例の第3期に突入した。習氏は周囲を自分寄りの人物で固め、極端な権力集中体制を整えている。そのことから、さらなる長期的権力維持を目指していることは、想像に難くない。独裁者は、独裁体制維持のため、歴史に名を残すような功績作りによる権力誇示に走りがちである。

今回のプーチン大統領のウクライナ侵攻という愚行がそれである。これまでのところ、習氏には際立った功績や篤い人望といったものが、あまり見えてこない。そこで権力誇示のため、ウクライナ侵攻と同様の愚行に走る可能性が、小さくないように思える。習氏が求める功績としては、香港と台湾を完全に掌中に収めることではなかろうか。香港は弾圧の繰り返しで、既にその自由をほぼ奪い取っている。

そこで、次に目指すのは、台湾の併合である。台湾へ触手を伸ばすのは、可能性云々の話ではなく、いつ実行するかの問題であるとの分析も少なくない。

そこで、我が国としても、近い将来そのような事態に発展するかもしれないということを真剣に捉え、対応のための態勢作りを、早期に推進していく必要があるだろう。その中心となるのが、南西域であり、領土保全のみならず、台湾有事への対応の要のエリアであることは、疑う余地がないところである。

沖縄本島の重要性と特殊事情

(南西域全体の防空の要)

沖縄本島は、国後、択捉を除く本土5島のひとつであり、南西域における最大の地積（約1200平方キロメートル）を有する島である。島内には、自衛隊基地のみならず、駐留米軍関連の基地や施設等が数多く存在している。その中で、防空に関連するものとしては、空自那覇基地と米空軍嘉手納基地がメインの存在である。

那覇基地には、戦闘機の運用が可能な二本の滑走路がある。さらに南西域全体の防空行動を掌握する警戒管制部隊の指揮所と地对空ミサイル部隊の指揮所も所在しており、空自の南西域防空全般を掌る基地である。また、米軍嘉手納基地には、戦闘機部隊のみならず、規模の大きな偵察機部隊、空中給油機部隊、対空ミサイル部隊等も所在しており、空自の任務とは必ずしも一致しないかもしれないが、南西域のみならず、さらに広範囲の防空拠点であることは間違いない。

また、本島中心部に駐留する米海兵隊部隊にも、オスプレイやヘリコプターのみならず、F35—B戦闘機や大型輸送機を運用する能力が十分に備わっており、南西域航空戦力の一翼を担っている。これらのことから、沖縄本島が、南西域防空の要であることには、何の疑問を差し挟む余地もないと言える。

しかし、これだけ戦力が集中しているから、防空体制は万全であると判断するのは早計である。集中していることに起因する脆弱性についても、十分に考慮しておく必要があるのではなかろうか。

那覇基地から嘉手納基地までの距離は、僅か20km余りであり、その内側に普天間基地が位置している。遠距離からの攻撃を想定すると、同一目標と言ってもいいくらいの集中度である。さらに強力な電子妨害等であれば、同時に影響を受ける恐れもある。また、台風など悪気象の影響を同時に受ける恐れもあり、一度に戦力がダウンする可能性も排除できない。

(グローバルな活動拠点)

沖縄本島は、日本の南西域防空の要であると同時に、東シナ海、南シナ海のみならず、フィリピンを始めとする東南アジア全域、さらにはインド洋地域にまで及ぶ広大なエリアに睨みを利かせているグローバルな軍事活動拠点であると言える。それが、米国が海空・海兵隊の大規模な部隊を駐留させている所以である。地積の観点のみから、余裕がある北海道や本州に分散すべきとの意見もあるが、即応態勢確保の観点からすれば、沖縄の重要性が他に優っていることに、議論の余地はないように思える。

今から二十数年前（自衛隊の海外派遣が緒に就いた頃）現在のように国際緊急援助活動のため、航空機や部隊を即時に派遣することができなかった時代のことである。インドネシアの大津波被害に対する緊急援助活動のため、C-130輸送機の派遣が予想されていた。しかし、当時は自衛隊機の海外派遣に政府も外務省も慎重で、その手続きに長い時間を要していた。空自としては、一刻も早く派遣を実行するため、政府の決定を待つ間に、支援機を那覇に前進待機させたことがある。緊急対処のための時間的要素は、何にも増して重要だからである。その意味からも、東南アジア地域を中心としたグローバルな活動の拠点としての沖縄の重要性は極めて高いと言えるのである。

（特殊事情）

沖縄は、戦後27年間米国の統治下に置かれていた。そして、本土と異なり、米軍基地を中心とした市民生活を長期間強いられたとの被害者意識が、今なお根深く残っていることは否定できない。筆者が、返還直後に訪れた時、特に強く印象に残っているのは、現在の那覇市繁華街直近北部の様子である。米軍基地と市街地を隔てる金網柵が広範囲に設置されていた。通常、柵の中に基地があると映るのであるが、それが反対で、あたかも基地の中に柵で囲われた市街地があるように見え、非常に驚いた記憶がある。

そのような歴史が一因かもしれないが、沖縄には、今なお強い「反基地イデオロギー」が、根付いたままである。周辺の安全保障環境がどうの、沖縄県民の安全確保がどうのではなく、とにかく「基地反対」を前面に押し出してくるのである。最近、本島内や離島の市長で、市民の安全確保を優先すべきと主張する人が散見される。現状を正しく認識し、何が必要かを理解している人たちである。一方、県政レベルになると、途端に「反基地イデオロギー」が建前となってしまっているのである。政治的駆け引きに利用しているのかもしれない。しかし、それが本来推進すべき安全保障面での態勢整備の大きな妨げになっていることに顔を背けていることは、許しがたい怠慢である。

防空態勢整備につて

（態勢整備の方向性）

防空態勢を整えるには、十分な数の戦闘機を配備することが、大前提である。その上で肝心なのは、その運用基盤の整備であろう。その要素の第一が、戦闘機を効率よく運用できる飛行場群（複数の飛行場）の設定である。第二は、脅威の情報をいち早く捉え、戦闘機や対空ミサイル部隊に迅速・正確に伝達し得る警戒監視・管制システムの増強である。そして第三は、継続的な運用態勢維持のための備蓄および補給路の確保である。また、敵の攻撃からそれらを護るための対空ミサイル部隊の増強や防護施設等の整備も重要である。

南西地域の特性で既述したが、この地域の最大の問題点は、担任区域の面積の割に、戦闘機の運用可能な飛行場が、（米軍施設を除き）那覇飛行場しかないことと、対空警戒レーダーサイトが、本島南部の与座岳、沖永良部島、久米島および宮古島の四か所しかないことである。

また、対空ミサイル部隊も、本島中部以南に4個高射隊が配置されているだけである。そして、それらは本島防空のための必要最小限の戦力に過ぎないのである。今後、先島諸島が、領土保全や

台湾有事対応で重要な役割を担う可能性があることを鑑みるに、現状では、同地域に対する防空能力が、全く不十分であることは明白である。

宮古島（伊良部島、下地島を含む）と石垣島以外に、地積の余裕と自然環境を許容できる離島がないことなどから、先島諸島における防空能力強化には、この両島の活用が不可欠であろう。戦闘機部隊を運用可能な飛行場と、固定レーダーサイトの新設である。防護と補給路確保の観点から、宮古島（下地島）に飛行場を整備し、石垣島に固定レーダーサイトを新設するのが合理的な案であると考えている。また、それらの施設防護のため、対空ミサイル部隊を宮古島および石垣島に増加配備することも必要と考える。

幸いなことに、下地島には、沖縄県が管理する3000m級の民間飛行場が存在する。この飛行場を戦闘機が使用できるとなれば、南西域防空能力の大幅な向上が期待できるのである。尖閣諸島の対領空侵犯措置に関しては、（参考図参照）那覇からの半分以上の距離であり、対処の効率性と確実性の大幅な向上が見込めるのである。また、台湾（台北）までの距離に関しても、那覇との中間に位置することから、有事対応時の有用性が高いと言える。一方、石垣島に固定レーダーサイトを設置することは、重要なエリアの探知ラインを前方に延伸させるというメリットだけでなく、宮古島レーダーサイトとのダブル配置の意味合いもあり、機能の残存性向上の意味からも、是非とも推進したい態勢整備の一項目である。

（態勢整備を阻害するもの）

態勢整備の中で、最も軍事的合理性が高いのは、下地島飛行場の使用である。しかし、以前からこの話題が出た途端に、県の「反基地イデオロギー」バリアーが張られ、門前払いされてきた。

戦闘機の訓練はもちろんのこと、戦闘機以外の軍用機の利用も頑なに拒んでいる。最近の事例では、空自ブルーインパルスBlue Impulseの展示飛行目的の使用や米海兵隊の離島災害救援訓練のヘリコプター使用の申請さえ撥ねつけている。空自のものであっても米軍のものであっても、軍が使用する航空機は、目的の如何に関わらず「緊急やむを得ない場合を除き、使用すべきでないというのが、県の一致した考え」との主張である。その根拠としているのが、いつも金科玉条のように掲げる、いわゆる「屋良文書」である。

屋良文書とは、今から約50年前の1971年8月、79年5月に供用される下地島空港の用途について、当時の琉球列島政府（現在の沖縄県庁）屋良朝苗行政主席と日本政府（丹羽運輸相と山中総理府総務長官）の間で取り交わされた「屋良覚書」のことである。当初、屋良主席は、民間航空会社のパイロット養成ニーズと宮古列島への利益誘導のため、下地島空港建設を推進していた。しかし、将来軍事基地として使用するものではないかとの穿った見方をする反対派の強い抵抗に遭い、局面打開のために結ばれたのが、件の覚書であった。

そこには、次の三点が明記されている。

- ・琉球政府（現沖縄県庁）が下地島空港を所有・管理すること

- ・同空港の使用方法は琉球政府が決めること
- ・運輸省は同空港を民間航空訓練および民間航空以外の目的に使用させる意思はなく、また民間航空訓練および民間航空以外の目的に使用させることを管理者である琉球政府に命令する法令上の根拠を有しないという内容である。

要は、下地島空港は琉球政府（沖縄県）のものであり、その使用要領については琉球政府（沖縄県）が決定し、日本政府の指示は受けないという内容である。注目すべきは、未来永劫軍事目的には使用させないと明記しているわけではなく、沖縄県の意味で、その使用法は決められるとなっていることである。つまり、県が主張する「屋良覚書に民間航空以外の目的に使用させないとあるから、軍用機の使用を認めない」というのは、一種の詭弁であり、県が必要と判断すれば、軍用機の使用を認めることは可能なのである。

（県政への進言）

当時の南西域の安全保障環境は落ち着いており、中国脅威の意識は、今ほど高くなかったであろう。しかし、安保環境が激変した現在、下地島空港の軍事的重要性を議論することなく、「反基地イデオロギー」に凝り固まった県政で良いはずはない。屋良文書を口実に、その問題に目を背け、真面目に先島諸島の安全確保施策を推進しようとしていないのは、県政の怠慢と言わざるを得ない。

また、あえて付言するなら、反基地・反軍事を前面に掲げ、国との政治的駆け引きに奔走し、本来なすべき安全保障上の議論が、なおざりにされているように思われて仕方がない。現実を直視し、沖縄の地勢的位置づけ、安全保障上の重要性等の認識を深めることが重要である。そして、現環境の最大限の活用（軍事面を含め）による県全体の発展を画策するしたたかな県政であることが望まれる。さらに軍事アレルギーを口実に安全保障施策に無関心を装うのではなく、自県の安全は自県が守るとの強い信念を持つよう大きな意識改革も望まれるのである。

施策推進における課題等

冒頭でも述べたが、現在の安全保障環境の激変を受け、我が国は昨年末安保三文書を策定し、防衛力の大幅強化を打ち出した。防衛予算の大幅増、敵地攻撃能力の保持、長射程兵器の開発等これまでの消極的専守防衛から、軍事合理性の高い積極的防衛へと大きく舵切りを行った。

ロシアのウクライナ侵攻前なら、当然大きな議論が沸き起こったであろう増強案が、比較的静穏に受け入れられているのは、それほど現在の安全保障環境を正しく理解し、危惧する人たちが多いことの証左であろう。

しかし、これからの5年間に巨額の予算を投入すれば、それが即効的に防衛力強化に繋がると考えるのは、早計である。強力な武器を買い揃えれば、軍事力が増強できるというほど単純ではないのである。

軍事力の基盤は、国力であり、その中でも技術基盤と人的資源が重要である。最近、重要な技術力を有する防衛産業の防衛部門からの離脱が散見される。それを防止するための迅速な施策の推進が、いま一番必要なことの一つであることは間違いない。また、現状の切実な少子化問題も、近い将

来の人材確保に暗い影を落としている。それを打開するための根本的な投資も、今推進すべき重要な施策の一つではなかろうか。もちろん、正面装備の充実や燃料・弾薬の備蓄は重要である。しかし、即効性を望めない施策ほど早期に洗い出し、その対応に可能な限り早く着手することが肝要である。

終わりに

話が防衛力整備そのものに発散してしまったので、ここで本論の南西域の防空に立ち返ることにする。

防空能力強化のための施策で一番効果を期待できるのは、新たな飛行場の確保、すなわち下地島空港を戦闘機の根拠飛行場化もしくは補助飛行場化することである。同空港のメリットは、ある意味において、那覇空港に優っているかもしれない。それは地理的な要素であり、今注目されている南西域重要拠点の中央に位置していることである。

飛行場そのものの能力は、指揮中枢を介しての他方面隊との連携、機能維持のための社会基盤の存在および本土とのアクセス等の面で、那覇飛行場に及ばないかもしれない。しかし、戦闘機運用飛行場としての価値は非常に高く評価でき、南西域防空能力強化のために不可欠な存在である。那覇から400kmという距離は、飛行場群としての運用に支障はなく、那覇と合わせて、飛行場機能の残存性向上に寄与すると言える。また、前方の石垣島を中心にレーダーサイトや防空ミサイル部隊を配置すれば、ある程度の防護性も確保できるであろう。

本稿では、防空に焦点を絞って南西域の防衛を論じたが、同地域では陸上自衛隊の増強も着々と進みつつある。19年に奄美大島と宮古島に駐屯地を設け、石垣島の駐屯地建設（本年3月開設）も進行中である。そこにはミサイル部隊の配置が計画されており、空自施設等の防護も担ってくれるものと期待している。

ホットな南西域の領土保全や台湾有事への対応準備を考えると、一刻も早く統合的な防衛能力向上のための施策着手が望まれる。防空面では、下地島空港の利用の可否が最大の課題であろう。

繰り返しになるが、そのキーを握っているのが沖縄県政である。南西域の安全保障環境を冷静に判断すれば、時代にそぐわない「反基地イデオロギー」から早期に脱却し、現状に即した県政の推進が望まれる。「反対、反対、米軍は出て行け」の時代ではない。

最近、県知事の「自衛隊を増強するなら、その分米軍を削減せよ」との発言があったが、何のための増強か理解できていないとしか考えられない。嘆かわしいことである。

県には、現環境の利点を利用し、したたかさを持って県政を推進してもらいたいものである。県民の安全確保と県全体の繁栄の追求が第一である。南西域の安全を確保するのは、自分たちであるとの強い気概を持てるようになることを心から期待するものである。

南西域主要地点間の距離

※距離は概数

