

1980年代に軍事運用された 海外移転航空機

— 過去事例が語る防衛装備移転への歴史的示唆

2025年3月16日

立命館大学政策科学研究科博士課程

防衛研究所 国際紛争史研究室

石原 明德

はじめに

2014年の防衛装備移転三原則制定以降、完成品移転実現は1例のみ

1976年の武器輸出三原則等により1980年代の日本の防衛装備移転政策は再厳格化
一方で、1980年代までの安全保障貿易管理体制は極めて脆弱

本報告では、1980年代に外国での軍事運用が確認された移転航空機事例を紹介する。

1980年代の防衛装備移転環境

1980年代の防衛装備移転環境

1976年の「武器輸出三原則等」により再厳格化

1970年代末から「新冷戦」が到来する中、未曾有の対日貿易不均衡を背景に、米国は日本に対して防衛努力と積極的な市場開放を要請

中曽根内閣は、対米関係強化策を実施
防衛予算の増額、デュアル・ユース技術の技術供与要請に応え、「武器輸出三原則等」の例外化を行い米国への武器技術供与を解禁

1980年代の防衛装備移転環境

1980年代の安全保障貿易管理体制下ではココム委員会による規制が行われたが、規制内容自体が非公開であり、許可基準は輸出企業にとって不明確

当時の輸出管理手続きは実効性に乏しく、輸出企業の安全保障の観点での輸出管理意識も非常に希薄



東芝機械事件の発覚、安全保障貿易管理体制の強化

1980年代の防衛装備移転環境

「軍用航空機」は事実上禁輸

「汎用品」の「航空機」も輸出許可を要する品目に指定

日米相互防衛援助協定による、米国から貸与・供与された自衛隊装備品や米国からの資金援助により日本国内で製造・運用された自衛隊装備品の返還義務

自衛隊退役装備品は米側の指示により現地処分又は
在日米軍基地へ返還

YS-11の事例

YS-11の事例

計182機が生産、自衛隊機として計23機が運用
1965年から、リース契約を含み12カ国に計75機が海外
移転

欧州最大の「YS-11」ユーザーはギリシャのオリ
ンピック航空、最盛期には10機を保有
1980-81年にオリンピック航空の「YS-11」全6機をギリ
シャ空軍が購入



「汎用品」海外移転航空機が二次移転され、軍事運用されたもの

MU-2の事例

MU-2の事例

計762機もの多数が生産、自衛隊機として計53機が運用、計26カ国に703機もの多数が海外移転

現在でも米国内に3カ所、欧州、南米に1カ所のサポート拠点が設けられ今なお多数が運用

1980年代に少なくとも4カ国での軍事運用事例が確認

MU-2の事例

1982年のフォークランド戦争時、アルゼンチン軍は多数の民間機をその指揮下で運用

フォークランド戦争中、アルゼンチン空軍指揮下に民間機航空隊「不死鳥航空隊」(Escuadrón Fénix)が編成、同航空隊で3機の「MU-2」が運用
このほか1機の「MU-2」が他部隊で運用

当事者団体により「MU-2」がフォークランド諸島周辺での「プカラ」軽攻撃機先導任務等への従事が紹介

MU-2の事例

1985 年、ドミニカ空軍での「MU-2J」型機少なくとも1機の軽輸送機運用

軍保有機ではないものの、軍事支援役務 (Operational Contract Support: OCS) により民間軍事会社 (Private Military Company / Private Military Contractor: PMC) 保有機が軍指揮下で運用された事例が見られる

MU-2の事例

1985年以降、スウェーデンのスウェーデエアー社（Swedair）、ナイジェ・エアロ社（Nyge Aero）の2社、10機の「MU-2」が標的曳行・電子戦訓練のため運用

1986年にはナイジェ・エアロ社の「MU-2」2機が訓練中事故喪失、うち1機は射撃訓練時の誤射

スウェーデンでの軍事支援役務におけるMU-2の運用は、欧州におけるMU-2サポート企業であるサーブ社（SAAB）に引き継がれ、現在も継続中

MU-2の事例

1987年、フライト・インターナショナル・オブ・フロリダ社 (Flight International of Florida) がフロリダ州ティンドール米空軍基地 (Tyndall AFB) を拠点として米軍に対する訓練支援のため7機の「MU-2」を運用

1989年には、同社「MU-2」1機が訓練後に事故喪失

ティンドール米空軍基地での軍事訓練支援役務は、1998年からエアファーストアビエーション社 (AIR 1st Aviation Company) に引き継がれ、現在も継続中

MU-2の事例

民間機として700 機以上の多数が販売された「MU-2」は運用寿命も長く、同一機体が複数国の企業間で転売を繰り返されながら長期間運用される例も多い。このような特性から、個々の機体来歴の完全な追跡は不可能であった。

海外移転後の管理が非常に困難とされる「汎用品」の特性と一致



「汎用品」海外移転航空機が二次移転され、軍事運用されたもの

F-104J/DJの事例

F-104J/DJの事例

航空自衛隊第二世代主力戦闘機「F-104J／DJ」は、完全輸入、ノックダウン／ライセンス生産の形式で1962年～67年までの短期間に230機導入

米国から資金援助が行われた結果、最終的な経費分担は、日米72:28の比率

最終段階での国産化率は機体が65%、エンジンが約80%、電子機器が約76%

「F-104J」は結果的に米国で生産された「F-104」各型とは細部仕様が相当異なる形態

F-104J/DJの事例

1986年3月航空自衛隊最後の「F-104」飛行隊解隊
用途廃止後の返還義務が本件にも適用された結果、
米国の資金援助相当分を返還

該当機体の多くは日本国内で現地処分、程度の良い
機体は米軍から返還指示

米中国交正常化後の台湾関係法により、米国は台湾
空軍の老朽化した「F-104」更新までの「繋ぎ」として、
世界各国から返還された「F-104」を台湾に提供

F-104J/DJの事例

米国は返還「F-104J／DJ」から、台湾に37機（「F-104J」31機、「DJ」6機）を売却、「F-104J」20機、「DJ」5機が台湾空軍で運用され、残りは部品取り機に

部品互換性が低い「F-104J／DJ」は1個飛行隊で集中運用され、他の型と混用しないよう配慮されたが、日本語技術図書への不慣れ、部品互換性に起因する事故も多く、運用期間わずか5年間で計5機を事故喪失



義務により米国に返還された用途廃止品が、二次移転されたもの

おわりに

現在の防衛衛装備移転の想定対象は、「軍事専用」国産開発装備品が想定されているが、過去事例は「汎用品」に潜在する我が国の優位性を示唆



「汎用品」であっても「軍事運用」を主とする場合は防衛装備移転の想定対象に加える選択肢もあり得るのでは

民生用として長期間にわたり多くの国で運用され続けている「MU-2」は移転先での維持整備体制が確立



移転先での装備導入後の維持整備体制の確立が、防衛装備移転の促進要因

台湾での「F-104J／DJ」は維持整備困難のため事故多発、運用期間が短期間に



装備規格の斉一性、部品規格標準化の必要性、部品互換性確認、技術図書の国際標準化など、高度な技術水準を要する防衛装備移転におけるインター・オペラビリティ（Interoperability）確保の重要性を示唆

国産開発装備品・ライセンス生産品は、部品変更や不具合改善などによる形態変更があり、他国保有品との共通性が損なわれている場合があり得る



他国装備品とのインター・オペラビリティ情報に関する官民の情報共有枠組みの確立が必要