

1964年1月は、横田基地が爆撃機部隊の基地から戦闘機部隊の基地へと転換した節目の時でした。1月8日、1960年以来2度目の基地航空隊となった第3爆撃航空団とその隷下の第90飛行隊は横田から米国本土のイングランド空軍基地へ移動しました。しかしその航空団のうち第8、第13飛行隊はフィリピンのクラーク空軍基地へ移動し第13航空軍へ転属となりました。しかもこの基地機能の転換はこれに留まらず、同じ日に、第441戦闘支援群と3つの戦闘機部隊が戦闘機の配備を待たずに横田で発足しました。なぜ爆撃機部隊と戦闘機部隊の交代があったのか、またなぜ戦闘機が部隊に直ちに配備されなかったのかは更なる考察が必要です。(訳注: 配備が予定された新型の戦闘爆撃機はB-57のような従来型爆撃専門の航空機以上の能力を持つようになり、世界の趨勢として消滅する運命にあった)



1960年代半ば頃。富士山南麓を快翔するF-105F(手前の復座型)とF-105D。左奥の山並みは南アルプス。

結局、新型のF-105Dサンダーチーフ戦闘爆撃機が横田に到着したのは1964年5月になってからのことでした。F-105Dをフルに稼働させ、横田はますます激しくなるベトナム紛争を支援する中核的な役割を担って行くことになるのです。

そのような世情の中、1964年8月6日、新たに到着した10機のF-105Dと、横田基地に展開していた第421空中給油飛行隊の10機のKB-50空中給油機が東南アジアでの戦闘任務に送られました。それはベトナム紛争の始まりとされる「トンキン湾事件」から数日後のことです。その頃はまだ冷戦の時代であり、前章で述べたように戦略航空軍団の爆撃機が定期的なローテーションを繰り返し、1964年以降も少なくとも2年間は続けられました。しかし、横田にとっての作戦領域は東南アジアへと重心が移されて行きました。

冷戦時代のさなか、1950年代にも戦闘機部隊は横田に展開していましたが、その当時の主役は爆撃機や偵察機の部隊でした。しかし軍用機の運用方法が変わり、横田は急速に戦闘機の基地へと生まれ変わって行きました。そしてその先7年に渡り、戦闘機部隊の練成基地として東南アジアに部隊を派遣し続けました。1967年10月からF-105DはF-4C



1967年10月20日発行の「アフターバーナー」英語版。新たに配備されたF-4Cを紹介する記事。

ファントム戦闘機に機種転換が始まり、第441戦闘支援群は1968年1月に第347戦術戦闘航空団に代わりましたが、その任務は1971年春まで続けました。

ベトナムでの戦闘が下火になったことと、ジェット機の激しい騒音に対する市民の反対運動、そして横田を巻き込んで新しく計画された米軍の大規模な基地統合計画(次章で語られる)等のため、1971年5月、ついにベトナム支援の任務は終了しました。F-4Cファントム戦闘機が横田から去った時、横田基地は初めて戦闘機も爆撃機もない基地となりました。その上、第67戦術偵察飛行隊と第56気象偵察飛行隊もまた1970年代初めに去り、横田の歴史を語る上で重要な2つの任務(前章でお話した機密性の高い共産圏諸国に対する偵察任務や核実験のデータ収集任務など)も終了しました。



1970年頃。富士山を背に編隊を組む3機のF-4Cファントム戦闘機。誰もがひと目で日本の富士山だと分かるランドマークはナイアガラの滝、ピラミッドなどと並び、その例はあまり多くない。

ベトナムでの戦いが激しくなると米軍機は一斉に迷彩塗装(カモフラージュ)を施し、少しでも戦闘による被害を減らそうと努めた。左の欄に掲載したF-105はまだピカピカのままである。最後にはC-5A等の大型輸送機にまで迷彩塗装が施された。

これまで横田基地の戦闘機部隊について注目してきましたが、ベトナム紛争当時に始まった横田、米国本土、東南アジア間の戦略的な旅客貨物の空輸は長期に渡って重要な任務となりました。空輸システムの改革は、新型のC-141スターリフター長距離ジェット輸送機が横田基地に初めて着陸した1965年6月に始まったと言われています。

1966年4月、米軍の大掛かりな輸送システムを運営する軍事航空輸送サービス(MATS)の下で第610航空輸送支援部隊が横田で発足しました。(MATSはのちに空輸軍団(MAC)と呼ばれ、再編の後現在の航空機動軍団(AMC)となった)この部隊は、東南アジアとの間で運航される多数のC-135、C-141等の大型ジェット輸送機や民間航空会社のチャーター便の運航を管理しました。



1966年8月「アフターバーナー」日本語版のMAC新貨物ターミナル起工式の模様を伝える記事。記録によると貨物ターミナル(Bldg. 79)は1967年、旅客ターミナル(Bldg. 80)は1969年に完成した。立川基地滑走路延長計画の推移と照らし合わせると興味深い。

1967年8月には第65空輸群も横田で発足し、同年9月までにC-141輸送機は1万回の着陸と100万人の旅客輸送を達成しました。空輸軍団(MAC)のメインターミナルは横田に近い立川基地にありましたが、滑走路が短く将来主役となる大型ジェット輸送機の離発着が困難でした。(訳注:立川基地の滑走路延長は横田基地同様に1955年に米国から要請され、日本政府が計画を推進したが、反対運動により計画は遅延、最初の要請から14年が経過した1969年に閣議で中止が決まった。立川基地機能は順次横田基地へ移転されており、1977年11月30日、米軍立川基地跡地は全面返還された。立川基地で働く日本人従業員は多数解雇されたが横田で職を得た人々も多かった。)



1969年11月撮影のMACターミナル。C-141Aジェット輸送機とチャーター便のボーイング727が見える。背景には西地区の古い木造住宅とパート3で記述した米兵用賃貸住宅が立ち並ぶ。

立川基地での飛行場運用が終わりに近づいた1969年3月、米国本土と東南アジアの間の大量の人員・物資の輸送を担うAMCターミナルが横田基地に完成しました。その完成はまさに時宜を得たものであり、翌年1970年7月にC-5A超大型輸送機が初めて横田に飛来することを可能にしました。

戦闘機部隊は横田基地を去りましたが、ベトナム紛争を支援する兵站基地としての役割がそのまま今日在る横田基地の姿の原型になりました。米軍の航空輸送戦略の一翼を担う機能は横田基地の歴史の中ではベトナム紛争以来最も長く続いている任務となっているのです。

もう一つの長い歴史を誇る部隊はUH-1ヘリコプターの部隊で、1971年1月にC-133カーゴマスター大型輸送機によって運ばれてきたUH-1Pによって始められ、その任務(高官の輸送、連絡、医療搬送、救難、捜索など多岐に渡る)は今も当時とほぼ変わらず続けられています。

一方、国連軍分遣隊として立川基地に駐留していたタイ王国空軍が、1969年12月、立川基地の

閉鎖に伴って横田基地に移って来ました。その時初めて国連の旗が横田基地に掲げられました。タイ王国空軍の兵士は去ったものの、国連旗は現在に至り横田に掲げられています。

1960年代から70年代初頭にかけては東南アジアの紛争地域へ米軍兵士の慰問のために旅をするエンターテイナーが横田に多く立ち寄りました。その名前を挙げれば、ジョン・ウェイン、ボブ・ホープ、サミー・デイビス・ジュニア、トニー・ベネット、ニール・セダカ、ナンシー・シナトラ、ジョニー・キャッシュそして多くのスポーツ選手、例えばモハメド・アリ、NFLクォーターバックのバート・スターやジョー・ネイマスなどです。若い人々には馴染みが薄いでしょうが、その当時は皆、世界的に有名な人々でした。



1960年代後半撮影の第347戦術戦闘航空団司令部の建物。この建物は既に取り壊され、現在Bldg.314となっている。



1967年2月「アフターバーナー」日本語版。ナンシー・シナトラが東南アジアの紛争地域への慰問の途中、横田に立ち寄った際のの記事。日本の芸能関係のメディアがキャッチすれば大騒ぎになるような人々が横田を頻繁に通過して行った。

本章で取り上げた1971年までにはまだベトナム紛争が終結していませんが航空機による輸送の本格化と戦闘機部隊の移動の後、横田にとって全く新しい歴史、「関東平野統合計画」が始まるのです。このトピックについては、次の章でお話いたします。



Vietnam vets
Wing gets 2 Huey choppers

YOKOTA AB — The 347th Tactical Fighter Wing's Flight Operations Section here is receiving two UH-1P Huey helicopters to replace the two UH-1B helicopters previously assigned, according to a flight operations media statement.

The first of the new choppers arrived here Jan. 5 and is being assigned to the 347th TFW's 1st Squadron. The other Huey is to arrive here today.

Members of the Vietnam War, the Hueys were taken to Camp Christ, Tex. where they underwent a night inspection and were repaired as necessary before coming here.

It is noted that choppers are assigned to flight operations will be recalled to assist the Hueys. For some pilots in the section this will not be a new experience because they flew the same choppers in Vietnam.



AIR FREIGHT personnel assigned to the 610th Military Airlift Support Squadron at Yokota AB unload the first of two UH-1P Huey helicopters Jan. 5 to replace the two UH-1B, previously assigned. The second Huey is expected to arrive today. U.S. Air Force Photo by Sgt. George Harlan

1971年1月「フジフライヤー」英語版。C-133カーゴマスター大型輸送機から下ろされるベルUH-1Pヘリコプター。ベトナム紛争の頃自衛隊も含め世界中で使われ、当時のニュース、映画(例えば「地獄の黙示録」、「ランボー/怒りの脱出」)によく登場した。

次の記事: 関東計画

Yokota Air Base History