

米空軍 F-15E ストライク・イーグルの撃墜と戦闘搜索救難

2026. 4. 9

小野田 治

4月3日、ペルシャ湾の北東約400km、テヘランの南方約400kmのイラン内で米空軍のF-15E ストライク・イーグルが撃墜されました。低高度を飛行中に敵の携帯地对空ミサイル(MANPADS)が命中したものとみられています。航空優勢を獲得したはずの米軍戦闘機がイラン領内で撃墜されたことに衝撃が走りました。

使用された地对空ミサイルは中国のQWシリーズをベースにした肩打ち式の赤外線誘導でイラン国産の「ミサグ(Misagh)」シリーズとみられています。2023年に導入された車載の赤外線誘導地对空ミサイルの「マジド(Majid)」の可能性も指摘されています。ミサグは目標の高度が5km以下で射程が6kmほど、マジドは高度6km以下で射程は8kmほどだとされています。F-15Eは15,000フィート(約4,500m)を飛行していたといいますが。

戦闘搜索救難の始動

米中央軍は直ちに「戦闘搜索救難(CSAR: Combat Search And Rescue)」を開始しました。21機の軍用機が白昼堂々7時間にわたって敵の空域に侵入し救難活動を行いました。救難機HH-60Wヘリコプターは至近距離から銃撃を受けながら前席の操縦士(コールサイン: DUDE 44 Alpha)を無事収容しましたが、後席(コールサイン: DUDE 44 Bravo)の兵器管制官(WSO: Weapon System Officer)は発見できず行方不明となりました。

トランプ大統領によれば、行方不明の後席士官は空軍大佐だといいますが。だとすれば兵器管制官ではなく攻撃部隊の指揮官であるかもしれず、重要な情報を保持している可能性があります。

後席士官は、敵からの発見を避け自軍との連絡を確保するために、かなりの出血に耐えながら山岳地帯の崖をよじ登り、標高約2,100m(7,000フィート)の尾根の岩の裂け目に隠れて断続的な通信を行って救助を待ちました。

航空機の搭乗員は敵地で緊急脱出した際の行動要領について厳しい訓練を受けています。ライフジャケットに装備されている救急医療品の使用、救命無線機のビーコンや通話の要領、サバイバルキットの使用方法などはもちろんのこと、600ページに及ぶ空軍兵共通の「生存、潜伏、抵抗、脱出(SERE: Survival, Evasion, Resistance, Escape)」マニュアルの訓練が義務付けられています(参考までにマニュアルは以下で公開されています)：

https://static.e-publishing.af.mil/production/1/af_a3/publication/afh10-644/afh10-644.pdf。

搭乗員が装備している救命無線機は、CSEL（Combat Survivor Evader Locator）と呼ばれ、安全な通信のために複数の衛星リンクを利用できるモジュール式の通信アーキテクチャを採用し、敵に傍受される確率の低いバースト通信で簡潔なメッセージを送信できます。救出部隊が接近すると通常の音声通信に切り替えることができます。

行方不明搭乗員の発見と救出

後席士官の正確な潜伏場所を特定したのは CIA でした。秘密工作に用いられるヒューミントと高度な情報収集技術の両方を活用して潜伏している後席士官の位置を特定したとラトクリフ CIA 長官は語りました。報道によると、潜伏位置を発見できたのは人間の心臓の鼓動によって発生する電磁信号を追跡する長距離量子磁気計測装置のデータと AI ソフトウェアを組み合わせて発生源の位置を特定するゴースト・マーモ（Ghost Murmur：幽霊のささやき）という技術だといいます。ロッキード・マーティン社の先進開発部門であるスカンクワークスが開発した技術です。現地の荒野は電磁干渉がほとんどなく、夜間には生体と砂漠との温度差が大きいため有効に機能したそうです。

後席士官を救助する第 2 次救難活動には、爆撃機 4 機、戦闘機 64 機、空中給油機 48 機、救援機 13 機などを含む 155 機もの航空機が投入され、4 月 5 日未明に無事救出されました。この間、ホワイトハウス、国防総省、中央軍（CENTCOM）は沈黙を保ち、トランプ大統領も SNS での発信を控えて作戦状況を秘匿しました。

4 月 4 日夜、潜伏位置から 15km あまり離れたイスファハン南部の農場を臨時前進基地として、2 機の MC-130J 空軍特殊作戦機が救難部隊と装備を運び込みました。装備の中には小型ヘリの MH-6 リトルバード 4 機が含まれており、15 分ほどで組み立てられ救難部隊を潜伏位置近くに輸送しました。救難部隊は着陸後徒歩で標高 2,100 メートルの尾根を登攀し、潜伏する後席士官との接触に成功しました。迫ってくるイラン側の捜索隊に対しては上空から攻撃を加えて足止めし、ヘリコプターの駐機場所に移動しました。

ところが、前進基地の 2 機の MC-130 が悪天候で湿った砂地に車輪が潜って動けなくなり離陸不能になってしまいました。救難指揮官は直ちに代替の救援機を要請し、より軽量で高速な航空機で特殊作戦任務用に改造した 3 機の短距離離着陸（STOL）型双発ターボプロップ C-295W によって後席士官と救難部隊全員が離脱に成功しました。作戦間、イスラエルは情報支援を提供し、救出作戦を妨げないように一部の攻撃を延期しました。（筆者注：代替の救援機が HC-130 だったという報道もありますが、MC-130 同様に砂地に車輪が潜ってしまうリスクを考えればより軽量の C-295W の方が適切であったと思います）

統合参謀本部議長のケイン大将によると、前席操縦士の救難時、撃墜された F-15E の搭乗員と交信しつつ救難部隊に迫る敵に対して上空から攻撃を加えていた A-10 攻撃機 1 機が敵の攻撃を受けたといっています。この A-10 は戦闘空域を離脱した後にクウェート上空で搭乗員が脱出し無事救助されました。

動けなくなった 2 機の MC-130 と 4 機の MH-6 は、鹵獲防止のために爆破処理されました。小型で航続距離が短い MH-6 は MC-130 に搭載されてきたので MC-130 が飛べなければ脱出できず爆破処理せざるを得ませんでした。このほかに、イラン側は上空から監視偵察を行っていた無人機の MQ-9 リーパーを 1 機、MH-60 ブラックホーク 2 機を撃墜したとして残骸の映像を公表していますが、米側からの発表はありません。

撃墜された F-15E の任務は何だったのか

撃墜された F-15E は高度 5,000m 以下の低高度を飛行していたとされています。F-15E はその名前のおり対地／対艦攻撃を主な用途とする戦闘機で、前席に操縦士、後席には兵器管制官が搭乗して使用する爆弾やミサイルの設定や誘導を行います。航空優勢下の攻撃任務であれば高度 5,000m を飛行するのは自然ですが、筆者が気になるのは後席の搭乗者が高級将校の大佐だったことです。この大佐は誰だったのか、任務は何だったのかという疑問が湧いてきます。

実戦下の危険な任務に指揮官級の大佐クラスが搭乗することは米軍では必ずしも珍しいことではありません。映画の「マーヴェリック」でも主役のトム・クルーズの階級は海軍大佐でした。さらに前述のおり、緊急脱出時の行動要領について、この大佐は十分な訓練と経験を身に付けているとみられることから戦闘機搭乗経験が豊富な部隊指揮官と考えるのが妥当かもしれません。オープン・ソースの情報からも特別な情報は得られませんでした。

筆者が気になったのは撃墜された地点がイランの中心的な核施設が存在するイスファハン近郊であったことです。それゆえにイラン側の対空警戒が機能していたのではないかと考えられます。昨年 6 月の「ミッドナイト・ハンマー」作戦でイランの核施設はほとんど破壊あるいは使用不能になりましたが、440 kg の濃縮済ウランの所在は不明です。その所在を突き止めるために米国とイスラエルの情報コミュニティはあらゆる方法で情報収集を行っていますが、F-15E の任務がこれに関連したものだとすれば、後席に大佐が搭乗していたことも理解できます。これは根拠のない筆者の憶測にすぎません。今後もエビデンスは出てこないのではないかと思います。

イランによる搭乗員搜索と米軍の欺瞞工作

イランは後席士官を捕獲しようと 100 億トマン（約 1000 万円）の懸賞金をかけまし

た。捕獲できれば、米国に対する強力な交渉材料となるだけでなく、プロパガンダ上で大きな成果が期待できるからです。イラン革命防衛隊に加えてバシジ民兵、地元当局の部隊を含む要員が多数投入されたと言われていています。イラン側は射出座席を犬に嗅がせて搜索を試みましたが成果を得られませんでした。またドローンも使用しましたが、夜間の暗視能力に欠けていたといえます。

イランの活動に対して CIA は敵側をかく乱するために「米軍はすでに行方不明者を発見し、地上コンボイで国外へ移送中である」という偽の情報をイラン国内に流す欺瞞工作を行いました。さらに後席士官の潜伏位置判明後は実際の位置から離れた複数の場所に合計 9 機の飛行機を飛ばしてイラン側の搜索活動を引き付け、搭乗員の救難ビーコンについても複数のおとり信号を発信してイラン側の搜索隊の注意を実際の潜伏場所から逸らしました。

前進武装・給油拠点 (FARP)

この救難作戦は複雑かつ危険な任務であったことは間違いありません。作戦の最大のポイントは、敵地深くに前進武装・給油拠点 (FARP : Forward Arming and Refueling Point)) を迅速に設置し維持したことです。2 月 28 日の攻撃作戦開始以前から、特殊作戦部隊はイラン国内の多数の滑走路や簡素な飛行場を事前に調査・研究していたものと考えられます。現地足を踏み入れていなくても、その場所の画像を入手しツールを使って飛行場の寸法をスケッチし、どのような種類の航空機が着陸できるかを特定していたと考えられます。

今回の任務で特殊作戦部隊が必要としていたのは、MC-130J を数機着陸させる場所です。当日は雲高が低くヘリコプターでの作戦実施が困難であったために MC-130 に MH-6 ヘリを搭載する選択肢が採用されたといえます。結果的には、MC-130 は車輪が砂地に潜ってしまい離陸が困難になりました。FARP の選定では、繰り返しの着陸に必要な地盤強度があるのか、降雨によって地盤がどの程度軟弱化するのか評価しなければなりません。イランの厳重な警備状況を考慮すると事前の評価は難しかったと思われます。本作戦では後席士官の潜伏位置から 30 km の場所と 20km の場所の 2 か所が検討され近い方が選択されたといえます。

地上で活動する特殊部隊にとって作戦上の重要課題の一つは、敵の接近から FARP を守ることです。救難部隊が後席士官を救出する間、FARP を警備するチームは上空をカバーする航空機と連携して現場へ通じるあらゆるルートを確認するとともに、ルート上の道路を通行不能とするためにピンポイントで爆撃を行ったとも伝えられています。

Leave No Man Behind

米軍には「一人も置き去りにはしない (Leave No Man Behind)」という伝統が強く根

付いています。戦場で命を落とした仲間の遺体（遺骨）は、どんなに困難な状況であっても必ず回収し家族のもとへ送り届けること、仲間が捕虜になったり行方不明になったりした場合も救出のためにあらゆる努力を尽くすことが不文律になっています。「自分がどうなっても、仲間が必ず連れて帰ってくれる」という信頼感が兵士の士気を支えているのです。

航空機の搭乗員が敵地で墜落するケースは最もシビアな状況です。たった一人を救出するために複数の兵士が犠牲になるリスクが高い場合でも救出作戦は実行されます。それは決して無謀な行動ではなく、周到に準備され計画され訓練されているからこそ実行に移されるのです。トランプ大統領は今回の搭乗員救出作戦を「軍がこれまで試みた中で最大規模かつ最も複雑で最も過酷な戦闘搜索救難任務の一つだった」と述べましたが、歴史に残る救難作戦として後世に語り継がれることでしょう。

米国政府は、世界を敵に回して偉大なるアメリカの衰退を加速している感が否めませんが、米軍が健在で精強であることは大きな希望です。誤った政治の判断によって世界最強の軍が消耗していくことをアメリカ国民が座視することなく、正しい軌道に戻ることを願ってやみません。

現在の状況を中国は注視しています。習近平氏は、ナポレオンの格言よろしく「敵が間違いを犯している時には決して邪魔するな」と思っていることでしょう。

日本はインド太平洋における最強の同盟国として、自らの防衛力を充実させるとともに、米軍との連携を強化していくことが何より重要です。