



工事不要で河川を渡る 移動式インスタント橋

災害対処訓練に出現

9月初めに、首都圏を舞台として大規模な災害対処訓練が実施された。自衛隊からも、陸海空合わせて約7千人の人員と多数の車両、航空機が参加。人員の二気投入による強力な救助活動など、持ち前の力を発揮していた。その中であって、縁の下の力持ちといった感じでシブク存在感をアピールしていたのが、今回紹介する「91式戦車橋」である。

戦車橋とは、第二次世界大戦中に工兵用の渡河機材の一種として開発されたもので、架橋戦車とも表現される。戦車を先頭に押し立てて進撃する際に、戦闘中にもその進撃スピードを落とす必要はないという理由から、ブ厚い装甲を持った戦車に旗竿をかけるような形で橋をくくりつけて必要な場所にドスンと降ろしたのが始まりらしい。その後、東西冷戦中に、大規模な戦車戦が予想されたヨーロッパ諸国を中心に開発が進み、搭載する橋の長さや幅がどんどんと大型化していった。局地戦闘がクローズアップされる今では、やや風化した感もあるが、それでも目前で戦車を作ることのできる国では必須の装備ともなっている。

日本では、61式戦車(1961年にデビュー・国産)の車体をベース

にした67式戦車橋が最初の架橋戦車として登場しているが、これは数両しか生産されなかったため、次に登場したこの91式戦車橋こそが実質的に初のラインナップだといえる。しかし、これも数量的にはあまり多くない。年産は数両程度。全体では約十数両の保有数といった具合である。90式戦車の通行に耐えるという目的から開発された車両でもあるため、90式戦車が最も多く存在する北海道に大半が配備され、いくつかは茨城県の勝田駐屯地(施設教導隊)と静岡県内の滝ヶ原駐屯地(第110施設大隊)にもあり、冒頭の大規模災害対処訓練に登場したのは施設教導隊の保有する車両であった。

この91式戦車橋、構造的にはシンプルだ。74式戦車の車体に、前後スライドして分割される橋梁部を乗せた形になっている。橋は油圧によってオペレートされ、約5分ほどの作業で現場に架設することができる。これは他国の同様な車両、例えば構成がよく似ているアメリカやドイツのものに比べても遜色なく、むしろ早いほうだと言われている。架けられた橋は、長さが約20mに及び、幅も約3.9mとサイズも大柄である。この大きな橋を運び、架けるためには、やはりそれなりの重さとパワーを持った車両が必要だ。重量ハラ



91式戦車橋 モノコックがツボだ!

背負った橋が91式戦車橋の任務を表す証。全長20mに及ぶ金属製の橋をわずか5分で架設し、90式戦車ほか、車両の進む道を提供す

る。1台5億円と高価だが、民間への支援任務も可能なその力は、単なる防衛装備品で終わらしてはいけないような気がする。



2

約5億円。いつもながら高価なものに思える。海外モノの詳細な調達価格は不明だが、アメリカやドイツならこの半分、ロシアならおそらくまたその半分といったところだろう。配備されている数の少なさがからみて、量産によるコストダウン効果はほとんど望めない。また、それだけ数が少ないとなると、いざ実戦という段になってまともな運用ができるのだろうか……と心配になる。

以前からこのコーナーで主張しているとおり、今後の陸上自衛隊の車両は「民間支援」「国際支援」の言葉抜きでは語れなくなってきた。さらにその色彩は濃くなるはずだ。自衛隊側もそれに気付き、さまざま

な手段を講じてきてはいるが、まずは防衛力そのものの整備が優先される。すると必然的に、そちらへ向くベイスは遅れがちになってしまふ。まあ、それゆえに先の大規模災害対応訓練では、よく訓練された人員と自前ですべてをまかなえる「自己完結能力」というリソースを提供したわけだが、現状においては間違った選択ではないと思う。これは余談だが、その訓練計画の作成に、総合防災ソリューション」という民間のコンサルティング会社が関わっているが、その会社は自衛隊を定年で退職したOBが多く、危機管理に関して非常に豊かな経験と情報を持っている。これも見方を変えれば人活であるの役に立つはずだ。



3



4

- 1: コの字型のフレームを重ねて構成されているのがわかる。橋の裏側のカット。モノコック構造で軽量化も達成。
- 2: 74式戦車の砲塔を取っ払ってしまった造形だ。乗員は架設オペレーターを兼ねる車長とドライバーの2名。
- 3: 陸自車両のなかでも最大級の大きさを持つ車両だけに、各部の作動確認にはテレビカメラが活躍する。
- 4: 源流が戦車であることを示す顕著なものがこれ。スモークディスチャージャー、つまり発煙筒だ。最前線での活動を想定すると、この

かつて「ふるさと創世」などと言って1億円ずつバラまき、ドブに捨てたことよりは、よほど現実的な選択といえるのではないだろうか(終)

ンスの問題もあり、装甲が厚く重みがかってリアに巨大なエンジンを積む戦車は、架橋車両のベイスに向いているのかもしれない。
ロジック不変のなかで
さて、いつもの通り、この91式戦車橋の実質と未来についてザクザクツと吟味してみよう。
まずは、コストや運用面について感じられる問題だ。ある資料によれば、この91式戦車の調達価格は1両



: 架設の第1段階。まず二段重ねになった橋体(正式には導板という)の下半分がズリズリと前方に移動するところからスタート。橋の前半分をここで用意するわけだ。

: 下半分が前方に突き出ると、次に上半分がそのままの位置で下降し橋の中央部分が接続される。固定は8カ所のツメで引っかけるだけ、と至ってシンプル。

: 1本になった橋体を支持アーム先端のローラー部分で転がしながら、前方に押し出してゆく。テコの原理で車体には大きな力がかかるがそれに耐えながらの作業。

: 架設完了したら、自らが状況を確認しながら渡る。この橋体は、反対側からまったく逆の手順で回収することができるが、そのときは架設時の倍の時間がかかる。



主要諸元

91式戦車橋

全長	約10,900mm	全備重量	41.8t
全高	約3,800mm	橋長	約20m
全幅	約4,000mm	有効長	約18m
エンジン	水冷2サイクル ディーゼル	有効幅	3.9m
総排気量	21,500cc	乗員	2名
		製作	三菱重工



Text : 芦川淳 (Jun Ashikawa) Photo : 丸山秀和 (Hidekazu Maruyama)
協力 : 陸上幕僚監部広報室 / 陸上自衛隊施設学校 (勝田駐屯地)