

橋爪 俊輔（空13期）氏の講話 「想定外の出来事」

皆さん、防衛大学校入校おめでとうございます。志を立ててここ小原台に集われたことに対し、OBの一人として、と言うより国民の一人として、心から敬意を表し感謝したいと思います。

これから、きつくて長いけれど大変に充実した面白い日々が待っています。大いに精進し、堪能して頂きたいと思います。

皆さんは54期、私は13期生ですから、私が防大に入校したのは、41年前のことになります。卒業したのは37年前ですが、この校内に入るのは、それ以来の事です。20年ほど前、家族でドライブした折に正門の前まで来た事はあったのですが、中には入りませんでした。自衛官としての仕事の上でも、何故か縁がなかったのです。今回、皆さんにお話をする事になって、本当に久しぶりに40年ほど前の日々を思い出しました。

防大に着校した日のことで今も覚えている場面があります。

その日は、対番学生の付き添いでいろんな手続き、案内をしてもらいましたが、あっという間に夕方になり、何かなんだか分からない内に消灯の時間になりました。その当時、新入生がいる部屋の基本構成は、4学年の部屋長のもと、3学年1名、2学年2名それに1学年4名の8名でした。その8名がベッドに入った状態で、部屋長が小さな声で話し始めます。新入生4名に対する歓迎と励ましの言葉でした。最後に質問はないかと言われたので、昼間から疑問に思っていたことを思い切って訊ねました。「ここでは、ものを食べては、いかんとですか？」私は、先輩に対して最高に丁寧な、ちゃんとした言葉を使ったつもりだったのですが、部屋長の答が「いかんと！」だったので方言だったことに気付いたのでした。しかし、「気にしなくていいよ」と言う先輩達の言葉もいわゆる標準語とは何かちょっと違いますし、そのやり取りで失敗感や劣等感に苛まれることはなく、逆にぐっと気持ちが楽になったものでした。その後、私と違って確信犯的に方言を使いまくる人も見ましたが、やがて防大独特の標準語もどきに収斂して行ったように覚えています。いささか偏見ですが、方言や訛りなんか気にしないような人が大物になっているような気がします。

もう一つ馬鹿な質問を発してしまいました。「将には何時なれるのですか？」私は、防大の入校案内資料に全ての階級章の絵が並べて掲載されているのを見て、全員が一番上の将まで進むのだと思っていたのです。これには、さすがの部屋長も絶句していましたが、「そのうち説明するよ」とか何とかで終わったように記憶しています。

実は高校卒業まで、修学旅行と防大受験の他ほとんど田舎から外に出たことがなかったのです。自衛隊との接点はなく、防大の存在すら高校3年の夏休み明けまで知りませんでした。受験の過程で、防大は自衛隊の幹部を養成するところで、憧れの飛行機に関連する道がある、程度のことは認識していましたが、詳しいことはほとんど知らないで入校しました。そんな新入生でしたから、部屋長はじめ先輩達はきっと大変だったのだらうと思います。

今皆さんは、大いなる違和感の中にあるかと思います。ラッパの音、ベッドと毛布、言葉づかい、服の着方、部屋の出入り、廊下の歩き方など、学生舎生活の全てが圧力だと感じているかもし

れません。慣れない内は何でも大変に感じるものです。私も、同じ高校から来た同期と誰もいない洗面所などで顔を合わせた時は、「とっけもにゃ一所に来たね」と言ってため息をつき合ったものでした。しかし、やがて慣れてきてそんな言葉を吐く事も無くなりました。

団体生活というものは、初めの内は非常に負担に感じるものですが、後から見ると非常に楽なものです。やるべき事さえしっかりやっていたら済むからです。今、非常に違和感を持っている人も心配はいりません。人間の適応能力は大したものです。少々時間はかかっても団体生活は、何の苦も無くなります。むしろ、何を考えなくとも生活はちゃんと送れるようになるのです。

ところが、慣れてきちんと何でも出来るようになった頃はまだいいのですが、その内に、考えるべきときに考えない悪い癖がつく畏れもあります。私が学生だった頃、「防大生は考えない輩だ」とどなたかが書かれた文を読んだことがあります。惰性に流れるな、もっと広く深く思索しなさい、という諫めだったと思いますが、我が身を省みてグサリと胸に突き刺さるものを感じました。皆さんも慣れた後には、くれぐれもご注意下さい。

団体生活だけでなく、自衛隊のこと、将来のことなどについて、すっきり整理できなかつたり悩んだり不安な気持ちになっている人もいます。それは同期の皆も同じです。先輩達も同じだったはず。自分だけで悩み考えていても、なかなかすっきりするものではありません。私も、同期と話し、先輩の助言を貰い、少しずつ気持ちを整理し、防大に馴染んでいった事を思い出します。そしてその頃の事が一番印象に残っています。

6年ほど前、入校時の部屋長が自衛隊を定年退官されるとき、同室だった1学年4名が連絡を取りあい、お礼の意味を込めてお祝い会をしました。全員揃うのは30数年振りのことです。入校時の思い出話に花が咲きました。それ以来、折に触れ、5人で会って一杯やるようになっています。

皆さんは、今大変だと感じているかもしれませんが、実は一番素晴らしい時間を送っているのです。今という時を味わい、記憶に焼き付けてもらいたいと思います。

今日は、縁あって皆さんにお話することになりました。私は、航空自衛隊のパイロットとして自衛官生活を送ってきましたので、そこで経験したことを幾つか紹介したいと思います。今から防大の生活を始めようとする時に自衛隊のことは早すぎると思われるかもしれませんが。その通り少々先のことですが、気楽に防大の先にある事に思いを馳せて見て下さい。

まず、パイロットという職種についてお話をします。

皆さんの中には、パイロットになりたいと思っている人がいると思います。そのために防大に入った人もいるでしょう。なれたらいいな、位の人にもいるでしょうし、パイロットなんて死んでもいやだという人もいるかもしれません。その他の職種に目標を決めている人もいるでしょう、まだ何にも決められないという人も当然いるでしょう。自衛隊は、数多くの職種の集合体ですから、いずれ皆さんも何かの職種、特技を選んでそのスペシャリストになる訳ですが、パイロットもその一つです。私は、パイロットの道しか経験していませんからそれについてお話しますが、多分他の職種の場合も似たようなものだろうと思います。

パイロットになりたいと思っている人は、多分、自分には適性があるだろうか、パイロットになれるだろうか、という不安な気持ちがあると思います。

大丈夫です。飛行機は、誰でも操縦できるようになります。何故なら飛行機は、普通の人間が操れるように作ってあるからです。視力などに幾分かの制限はありますが、防大に入校できた皆さんのように頭脳や身体能力に欠陥のない人は、基本的には問題ありません。ただし、自衛隊も限られた予算の中でパイロットを養成していますから、ある期間内に所定の技量に達しない人にいつまでも構っている訳には行きません。あまり伸びが遅い人は「課程免」つまり「パイロットはクビ」と言うことになります。

私の知る限りでは、パイロットになれるかどうかは、頭の働きや運動神経の良し悪しとは相関関係がなさそうです。頭や運動神経のいい人でパイロットになれなかった人は沢山いますし、何であの人がという位のんびりした人が結構パイロットになっています。私も後の方の一人でしょう。何でも出来る優秀な人も、操縦能力は別物ですから油断できません。むしろ、優秀過ぎない人の方が良いようです。皆さん、だから大丈夫です。自信を持って挑戦して下さい。

操縦教育の課程では、免にならなければ「びり」でもいいのです。やっとこさパイロットの資格を手に入れた人で素晴らしいパイロットになった人は、大勢います。一番大事なのは、パイロットになりたい、なるんだ、更に強くなるんだという情熱です。そしてこの事は、その他の職種にも当てはまると思います。また、付言しますが、免になっても、パイロット以外の職種に進むのに何ら支障はありません。逆に、どの職種に進むにしろ、操縦の経験は、かけがえのない財産になると思います。

操縦教育を受ける場合、個人が難しい技量を身につけるのだから個人で頑張るしかないと思われるかも知れませんが、それだけではありません。一緒に教育を受けている学生同士のチームワークが極めて重要です。

操縦教育の初期の段階では、空中感覚を身につけること、すなわち地上で2次元の動きをしていた者が3次元の世界での動きに慣れることが第一の目標です。飛行機が上昇しているか、降下しているか、水平か傾いているか等を感じることには、割合簡単に慣れます。しかし、初めて着陸の訓練をする場合、滑走路への接近度合いを感じるのは殆どの方が苦労をすると思います。着陸の操作は、滑走路への接近率を感じし、それに応じてエンジンと舵を調整するのですが、肝心の滑走路への接近自体を感じするのが始めの内はなかなか出来ません。しかし、やがて誰かが出来るようになります。すると、その出来るようになった学生は、まだ出来ていない学生に対し、「こんな感じなんだ、こういう所をチェックすれば分かりやすい」などと自分が得たものを他の学生に披露するのです。これは、非常に効果的です。

勿論、教官が色々と教えてくれるのは理に適っているし間違いありませんが、同じ立場の仲間が体得したことが一番ピツパリ来るのです。このことは、初期の段階だけでなく、操縦教育の全課程について言えることでした。

自分の得たものは自分のものとして誰にも教えないという姿勢では、全体としてのレベルアップは出来ません。操縦教育の課程では、努力に拘わらず課程免になる人も出ますが、決して競争ではありません。チームの皆が少しでも高いレベルになれるよう切磋琢磨し合うところです。それでなければ、やがて部隊に配属されたとき、仲間と共に命懸けの任務に就けるはずがありません。自分だけはこの人は、どんなに操縦資質に優れていても自衛隊のパイロットとしては失格です。

ちなみに、私達が乗った初めての練習機は、単発プロペラのT-34型機で、愛称を「メンター」といいました。「メンター」とは、ギリシャ神話に出てくる優れた指導者(教育者)の名前だそうです。飛行機自体は何も指導教育してはくれませんが、優れた飛行機と教官とそれに素晴らしい仲間が一緒になって優れた教育が実現するのだと思ったものでした。

そうやって仲間と一緒に約2年半の操縦教育を受けたのですが、教育内容はかなり厳しいものでした。それでも頑張れた要因は何かと考えると、まず、次々と上級の練習機にステップアップして自分の技量の向上を自覚できる充実感、満足感があったことです。加えて、私の場合はやはり「空の魅力」ということになるのでしょうか。旅客機に乗って高い空からじっくりと見る景色は、確かに素晴らしいものですが、自分で操縦して昇った濃紺の空、そこから見る同僚の飛行機や雲や海や地上の美しさは、じっくりと見る訳にはいかないけれど、その比ではありません。馬鹿の高上がりのレベルかもしれませんが、空が身近になった充実感が嬉しかったのです。とは言え、すべて「絶対的な空」が許す範囲内でのこと。大自然の力の前には謙虚でなければならないことは、空の仕事をしている間中、心掛けたことでした。

操縦教育を修了して赴任した最初の部隊は、F-86Fという戦闘機の飛行隊でした。そこで戦闘機パイロットとして一番下位の僚機資格を得、何度かスクランブル発進も経験しました。駆け出し戦闘機乗りには、上位の射撃資格取得や2機編隊長になるための訓練など、一人前の戦闘機パイロットになるためにやるべき事がまだたくさん控えていましたが、赴任して1年、思いも掛けず戦闘機操縦課程の教官要員として転勤が命ぜられたのです。1年前に卒業したばかりの課程の教官になるなんて、何かの間違いではないかと思いました。

困惑しながら赴任すると、1年後輩がまだ学生として教育を受けておりました。勿論赴任していきなり教育を担当する訳ではありません。半年ほどは、教官練成といって操縦技量、教育技量を磨く期間がありました。部隊では、編隊長について行くのがやっとだった新米パイロットが、いきなり学生パイロットに基礎的な戦技を教えるレベルにならなくてはいけないのです。それは大変でした。教官練成の終盤では、1年後輩の学生の飛行教育にあたったこともありました。後輩の方で恐がっているのではないかと気にしながらの飛行でしたが、真剣についてくる後輩学生の姿を見てちょっとした感動を覚えたものです。

私は、早くから「操縦教官」になりましたが、教官という立場にならなくとも「幹部はすべて教育者である」とは良く言われることです。「習ったばかりなのに」とか、「まだ教えられません」は通用しません。部隊ではあらゆる場面で教育、指導が求められます。その教育、指導は、学生や隊員の能力や質の向上のためであるのは当然ですが、実は一番教えられているのはその教える人だと思うのです。回りくどい言い方ですが、私も教官として学生に理解させようと努力するなかで、色々な事が自分自身良く理解できるようになりました。

防大でも、今2学年の人達が中心になって皆さんの生活指導にあたっていると思います。1年後の皆さんの姿です。1学年の訓練の間にも、習うだけではなく、号令を出して小部隊を指揮し、指導するような機会があると思います。新しい事を学ぶ時には、虚心坦懐、素直に受け入れる事がまず大事ですが、決して教えられるだけの自分に満足しないでいただきたいと思います。

次はブルーインパルスに係わった時の話です。

ブルーインパルスを知っている人も多いと思います。曲技飛行などを展示して航空自衛隊の広報を担当する飛行隊の編隊コールサインです。チームの名前とも言えるでしょう。ブルーインパルスは、私が防大に入校した頃にも既にあったはずですが、私は全く知りませんでした。今、使っている飛行機は、T-4というジェット練習機です。これは3代目になります。何にも知らなかった私が、2代目と3代目を作る仕事に携わったのですからおかしなものです。

初代のF-86Fブルーインパルスを作った時は、日本で初めてジェット機で超低高度の曲技飛行をする訳ですから、大変な緊張と苦労があったと聞いています。最初は、ただ1機で海上の訓練空域に行き比較的余裕のある高度で曲技飛行をされたようです。そして徐々に高度を下げ、機数を増やし、飛ぶ場所を陸上に移し、曲技飛行の課目を増やし、構成して公開に至ったのです。お手本は、アメリカ空軍の曲技飛行チームでした。

私たちが担当したのは、F-86FからT-2への機種更新でした。お手本は、勿論初代ブルーインパルスです。最初は、元F-86FブルーインパルスのパイロットでT-2の開発に携わったテストパイロット達が、基本的な能力の確認をしました。やがて正式な研究命令を受けて、担当するパイロットの数を増やし、本格的にT-2ブルーインパルスに向けて動き始めました。その頃私も参加したのです。やれといわれたポジションは4番機でした。後尾機とも言います。パイロットコースに入った時から、ブルーインパルスは雲の上の存在で、自分がやれるとは思っていませんでしたから、研究メンバーに決まった時は嬉しい反面、非常に緊張した気持ちになったものです。もっともこの頃は研究段階ですから、ブルーインパルスではなくアーガスゴールドというコールサインを使っていました。

研究は、戦闘操縦課程の教官の仕事と掛け持ちですからかなり忙しかったのですが、全く苦になりません。新しいものを作るという喜びは多忙感を覚えることもないくらい大きかったのです。

F-86Fでやっていた曲技飛行課目を、T-2で行うには、エンジンの出力をどれくらいにするか、速度はどうするか、編隊の形、各機の位置は何処が適当か、などいくつもの項目を検討し、最適値を求めていきます。曲技飛行中にトラブルが発生した場合、どのように対処するかも検討し、手順を決めます。そうやって、例えば宙返りや横転といった単体の曲技飛行課目のやり方が決まると、次はそれを組み合わせて離陸から着陸までの展示飛行の流れを作るのです。パイロットの養成に合わせて、編隊の機数も増やしていきます。

1つの曲技飛行課目を終えて次の課目に繋ぐ旋回をプロシージャターンと呼んでいますが、その短時間の旋回で編隊が分離したり、バラバラだった各機が編隊に集合したりします。これは、曲技飛行をするより難しい場合もあるのです。人目にはつかないこの旋回の適否で次の課目の出来が左右されてしまいます。何事にも表に出る物事のために、裏にあって汗をかく大事なことがあるものだと思います。今度ブルーインパルスの展示飛行を見る機会がありましたら、煙を出さないで少々見難いですが、是非その課目の裏のプロシージャターンにも目を向けて見て下さい。

2年ほどブルーの研究を担当し、全体の形が大体見えてきた頃、私は転勤することになりました。デビューまでは、と頑張っていたので残念でしたが、4番機の操縦法、安全確保の研究等にある程度の成果を得て、充実感を持っての転出でもありました。

それから2年目、アーガスゴールドは正式にブルーインパルスとなって公開展示を開始しました。しかし、初めてのシーズンの内に公開展示中の墜落事故が起きたのです。しかも私が担当した4番機が、目の前で。

茫然自失とはあの時の事だと思います。瞬間、何をして良いか分からなくなってしまいました。その基地にある司令部に勤務していた私は、我に返って同僚と共に指揮所に駆け込み、そのまま事故処理の日々が始まったのでした。事故の詳細は、長くなるので省きますが、私が、4番機の研究の成果としてその曲技飛行課目の安全確保策を提示し、チームとして手順化していたものの、それが役に立たなかったのです。

ショックのひどさは言葉になりません。今思っても、自衛官生活の中で最も落ち込んだ日々を過ごすことになりました。

事故から4ヶ月ほどして、転勤の命令が出ました。今度は航空幕僚監部でブルーインパルスの運用も担当する配置でした。

事故の処理が進むと共に、自衛隊の宝であり、空を愛する国民の希望でもあるブルーインパルスを再開しようとの声も高まってきました。しかし事故は、大きく世間を騒がせましたから並大抵のハードルではありませんでした。操縦法、安全確保基準など、すべて一から見直しです。関係する基地周辺や官庁とも調整を重ね、ゴーサインが出て再開するまで、2年近くが経っていました。

それから間もなく転勤になり、ブルーインパルスとは縁のない仕事についていましたが、8年ほど経ってブルーインパルスの所属する部隊の飛行群司令として赴任する事になりました。既にT-2ブルーインパルスの退役が近くなっていて、次はT-4に機種更新すべく研究が始まっているところでした。今度は、自分で操縦して研究する訳ではありませんが、研究全体の責任者です。折々には研究担当パイロットが操縦する飛行機の後席に同乗して研究成果を確認し、指導もしました。勤務したのは、研究期間の一部、一年半ほどではありましたが、私にとっては、二度と事故を起こさないブルーインパルスを作る、言わばベンジの仕事でもありました。これまでT-4ブルーインパルスが、残念ながら訓練から帰投中の事故はありましたが、曲技飛行での事故を起こしていないのは、私にとっても些か誇りなのです。

ブルーインパルスは、自衛隊には珍しく華やかな部隊ですが、その基礎にある、あるいは裏にある整備員や管制官を含む多くの人達の地道な汗の痕を見て頂きたいと思います。また、将来皆さんの誰かが何らかの形でブルーインパルスに関与されることは間違いありませんから、今の内に、伝統の継承と発展を宜しくとお願いしておきたいと思います。

次に政府専用機運航での出来事についてお話しします。

政府専用機は航空自衛隊が運用しています。自衛隊での正式名称は、「特別輸送機」といいます。「あれは日本航空だと思っていた。」と言われたことが何度もあります。塗装が似ていなくもありませんから、皆さんの中にもそう思っていた人がいるかも知れません。しかし、紛れもなく自衛隊の飛行機です。航空自衛隊で正式に運用し始めてからそろそろ13年になります。

私は、政府専用機を預かる部隊、特別航空輸送隊に1年4ヶ月勤務しました。その間、運航の責任者として19回、25カ国への海外運航に携わりました。その内15回は、就任間もない小泉首相の外遊などに伴う運航でしたが、その中の一つの出来事です。

今から4年前、2002年のことです。その年は日韓が共催国となったサッカーワールドカップの年でした。6月下旬、私はカナダのカルガリに行っておりました。カナナスキスサミットに出席される小泉首相御一行の送迎任務です。

カルガリ空港に到着した日の夜のことで、日本に帰るとき政府専用機にドイツのシュレーダー首相を乗せられないか、という調整が入りました。ワールドカップのドイツチームが韓国チームに勝ち、日本で行われる決勝戦に進出したので応援に行きたい。しかし、ドイツの専用機は多くの随行者を乗せて早くに本国へ帰りたいし、日本行きの民間機はどれも満席だということです。

外国の首相が同乗される場合、高いレベルで検討しなければならないことが沢山あると思われました。しかし、かつて無かったことですから、手探りです。日本本国の関係官庁がドイツ本国とも連絡を取り合って、緊急時の対応なども含めさまざまな検討をしたのです。ゴーの指示が来るまで丸一日はかかりました。

私達は、ドイツの首相が同乗される場合に専用機を運航する上で必要なことの検討、準備を進めます。

まず、何処に乗って頂くか。基本的に余席はありません。普段は乗客を指定しない会議室を利用すれば6～7名分は席が確保できると見込まれましたが、ドイツ側で遠慮されたのか、お付きの人は秘書官と警護官が2名ずつの計4名でした。しかし、お客様に会議室の席に座って頂く訳には行きません。日本の随行員数名が席を譲って会議室に移動することになりました。

問題は首相の席です。貴賓室は一つしかありませんが首相が二人です。同行している内閣儀典官に訊いても、前例が無いので分からないと言います。どうしたものか判断に迷っていましたところ、小泉首相が「客人には最上の部屋を準備するのが古来日本のやり方だ。」と指示されたという連絡が入り、問題解決です。小泉首相が官房副長官の部屋に入り、押し出される形で、当時の安倍官房副長官は仕切りのない随行員席へ移動されることになりました。

出発当日は、両首相が専用機に搭乗された後、揃って貴賓室に入られました。小泉首相は、「この部屋を使ってください。この後、写真撮影、首脳会談、会食を予定していますが、写真撮影の後はノーネクタイでいきましょう。」と言われるなど、終始堂々としたホストぶりでした。恐縮されるシュレーダー首相との対比で、実に大きく見えたものです。

次の検討事項は食事です。機内食は当然日本食だと思われたのか、日本食で結構、というシュレーダー首相の遠慮がちな意向が伝えられましたが、どうも日本食が大好きで楽しみにしていられるらしいとの情報もありました。しかし、既に洋食で発注してあり準備が進んでいるので当初計画どおりとせざるを得ません。せめて、ということでドイツビールやワインを急遽準備しましたが、サービスをしたクルーが言うには、機内でシュレーダー首相が選ばれたのは日本のビールだったそうです。社交辞令や遠慮ではなく、本当に日本料理が好きで食べたかったようです。

苦労したのは、国旗のことで、外国を訪問する時は、訪問国到着時と出発時に訪問国と日本の国旗を操縦席後方の窓から掲げます。日本に帰った時は日の丸を二本掲げるのですが、今度はドイ

ツの首相が乗られるので、羽田到着時にドイツの国旗も掲げて敬意を表そうということになりました。またその旗とは別に、機内で行われる日独首脳会談用に卓上ミニ国旗が必要です。急な話ですから、ドイツの国旗を持って来ているはずはありません。

私達の窮状を見て、支援してくれていた在カナダの日本人ドライバーがカルガリ市内のあちこちに電話してくれました。卓上ミニ国旗の方は、ようやく玩具屋で見つかりましたが、飛行機に掲げる国旗の方はなかなか手に入りません。困って外務省の調整官を通じて日本大使館に相談しましたところ、ドイツ大使館から貰って出発日の朝届けてくれることになりました。これで一安心です。

帰国当日、私達は、いつもの通り出発の3時間前には専用機の側に着きました。整備員はその2時間前には到着していて、他のクルーが作業を開始できるだけの整備は既に終わらせています。ドイツ大使館から頂いた旗も届けられていました。広げて見て驚きました。3～4割方大きくて、専用機の旗竿に収まりきれないのです。全員しばし沈黙し、「これは使えない、羽田到着時の国旗は日の丸二本にせざるを得ないか」と半ば観念しました。

ところが、ある隊員が「小さくしましょう」と言いました。ドイツ国旗は、単純な三色横縞です。その縞を同じ比率で縮めればどんな大きさにでも縮小可能です。幸い、機内には簡単な裁縫道具は積み込んでいます。日本までの飛行中に手の空いている者で作業することにしました。定規についた物差しで測ってサイズを決め、ちやちな鋏で裁断し、ひ弱い針で縫いあわせます。飛行中は、女性客室乗務員は忙しいので、待機中の通信員や会計担当などの男子隊員が慣れない裁縫に挑戦し、5時間ほど掛かって何とか仕上げました。事はついでと、両首相に報告がてら国旗にサインをして頂き、羽田空港到着時には専用機に、世にも珍しい両国首相のサイン入り国旗を掲げました。

こうやって、突然の賓客に対する礼を表すことが出来たのです。

言ってみれば、大使館に連絡して国旗を手に入れるところまでは知識があるだけで出来たことですが、大きすぎる国旗を使えるようにしたのは隊員の知恵だと思います。知識は大事ですが、それを生かす知恵が無ければ物事は動かないとつくづく思ったことでした。

今この国旗は、千歳基地の特別航空輸送隊に大切に保管してあります。

羽田で専用機から降りられる前に、小泉首相がシュレーダー首相に向かって「ステップを二人で並んで降りて行きましょう。こんな風に二人の首相が揃って飛行機から降りるのは、歴史上初めてのことだと思う。」と言われました。これに対してシュレーダー首相は、「歴史上誰もやったことが無いと言うことは、誰かに破られるものです。」と返されました。ちょっと難解な言い回しでしたが、「自分たち二人が歴史上初めてのことをするんだ」という感慨を述べられたのだらうと思います。このやりとりを側で聞いていて、いい場面に立ち会ったと心から嬉しくなったものです。ただ、防大で第二外国語としてドイツ語を選択していたにも拘わらず、通訳を通さずに直接理解できたシュレーダー首相の言葉が「ダンケシェン」だけだったのは何とも残念でした。

終わりにもうひとこと

今私は、通勤するのに、一部、京浜急行を使っています。先日車内の広告をぼんやりと眺めていたところ、「No G u t s , No G l o r y」という懐かしい文字を見つけました。近くによって見ると、競馬の宣伝ポスターでした。

「闘志なくして栄光なし」とでもいう意味のこの言葉は、「馬券に投資しなければ当たりの栄光は得られない」と言っているのかどうか知りませんが、私が懐かしがったのは、それが昔親しんだ航空自衛隊戦闘機乗りのバイブルとも言える本の表題だったからなのです。原典は、米空軍のもですが、航空自衛隊が発足した当時から、戦闘機の戦技、戦法を教える極めて大事な副読本でした。今でも戦闘機の教範に、その技術と精神が活かされているはずです。

世の中を騒がせた人の流行り言葉で奇を衒った訳ではありませんが、今日、私にとって想定外だったことなどを少し目立つ題材でお話しました。しかし、私には、目立たない本来任務に関しても大小様々な想定外の出来事があって右往左往し、時には失敗した経験もありました。個人的にはともかく自衛官としては、想定外の出来事はあってはならないことです。どんな事でも 想定外の事としないよう必要な準備を万端整え、事に臨んでは適切に対応するのが自衛官の務めです。その務めを果たすのが自衛官の栄光であり、それを得るためには、馬券への投資ではなく、強い責任感に裏打ちされた闘志が何よりも必要だと思います。情熱という言葉が適当な場合もあるでしょう。何も、激しく騒々しいばかりが闘志や情熱ではありません。むしろ一生を貫く静かな闘志、情熱こそが大事だと思うのです。

皆さんの栄光を確保するための基礎は、防大で造られます。大いに学び、鍛え、遊び、揺るぎ無い自分を確立して頂きたいと思います。