

# 国防の礎に 目を向けぬ 者たちへ

「MRJ」「心神」で  
ゼロの伝説は蘇るか

国産初のジェット旅客機  
の誕生、ステルス実験機  
の初飛行成功。決死覚悟  
の航空産業だが、その実  
情は民間の孤軍奮闘でし  
かない



作家 ● いしはらしんたろう  
石原 慎太郎



元空将 ● おりたくにお  
織田 邦男

靖国に御親拝なき四十年、英霊の思いは…

織田 石原さんが『正論』六月号に書かれた「東日本大震災秘話」を拝読しました。石巻のタクシー運転手たちの不可思議な体験談は、人間にとっての生と死の意味、生者と死者の絆を考えさせる貴重なものだと思います。靈魂とか幽霊とかの存在をいうと、すぐに非科学的と切って捨てる人がいますが、私は自衛官としての人生の中でそれを信じられる体験をしています。

石原 ファイターパイロットでもあった織田さんのご経験とはどんなものですか。

織田 たとえば硫黄島の基地に部下を連れて訓練飛行に行ったときのことです。六機編隊で百里基地（茨城

県）から飛んだのですが、危うく二機失うところでした。天気予報は全く問題なしだったのが、何故か急激に悪化して、通信中継のために時間差をつけて飛んできた後続の二機が一時間に九〇ミリという硫黄島観測史上四番目の豪雨に阻まれて着陸できなくなりました。しかもその雨雲は島周辺に二時間も居座って、何回アプローチしても視界は開けず、雨脚も弱まらない。燃料も残りわずかになってあと一回しかアプローチできない状況に陥ったわけです。その時、基地隊本部に向向中の空自の隊員が、リーダー誘導の状況を傍観者的に見ていたらしいのですが、ただならぬ状況に気づき思わずマイクを奪い取って誘導をはじめました。彼は小松基地でベテランの管制官だったのですが、実は硫黄島は航空管制は海上自

衛隊が担当なので、規則上は彼には硫黄島での管制官の資格は与えられていないのです。彼は違法行為を覚悟で、ギリギリの決断を下し、見事に誘導してくれ後続の二機は奇跡的に何とか着陸できました。

後日談になりますが、海自は航空法違反だから彼を処罰しろといい、我々は表彰しろと主張したのだから、海上幕僚監部と航空幕僚監部がケンカになりました（笑）、結局、「注意処分」と「第三級賞詞」という処罰と表彰が同日付でなされるという稀な出来事になりました。航空自衛隊では語り草の「硫黄島事件」なんです。が、予想外の天候急変の他にも、いろいろ人智を超える不思議なことが次々と起きまして、私は現場指揮官として、やはりなにかしら霊的なものを感じざるを得ませんでしたね。

石原 感じますよね。

織田 硫黄島の滑走路は先の大戦で栗林忠道中将指揮の小笠原兵団が玉砕後、米軍が戦死者の遺体ごとブルド

ーザーで荒ごなしにローラーをかけ、その上につくったものですから、いまだに死体が埋まったままといわれています。一度掘り返して遺骨を収集し、本土帰還を実現してほしいと私は思っています。さすがに安倍総理は、硫黄島を訪れたときに滑走路に跪いて頭を垂れられましたが、護国の鬼となられた英霊の無念な思いが硫黄島にはいままなお覆っているのではありませんか。

硫黄島の宿舎では部屋の前の廊下に必ず水の入ったコップを置いて寝るようにしていました。また部下にもそのように指導していました。朝起きるとその水が半分になっているとか、食堂で食事をとっているとき、ふと気配を感じて横を見ると、旧軍の兵士が同じように飯を食っていたとか…そんな話は少なくないんです。

石原 そうでしょうな。私もサイパンやテニアン、ペリリューといった激戦の島々で死んだ多くの兵士や民間人たち同胞の無念の雰囲気や目には見えぬ圧力のようなものを実際に感じたことがありますし、それを証すいく

石原慎太郎氏 昭和7（1932）年神戸市生まれ。一橋大学卒業。昭和31年「太陽の季節」で芥川賞受賞。著書に「亀裂」「刃鋼」「生還」等多数。43年政界に転じ福田内閣、竹下内閣で大臣を務める。平成7年国政を退くが、11年東京都知事に当選。4期目の24年10月に辞任し、同年12月の衆院選で国政に復帰。26年11月政界引退。近著に「歴史の十字路に立って」「天才」。

織田邦男氏 昭和27（1952）年兵庫県生まれ。49年防衛大（18期・航空工学専攻）卒、航空自衛隊入隊。F4戦闘機操縦者として第6航空団勤務。昭和58年米空軍大学留学。平成2年第301飛行隊長。4年米スタンフォード大学客員研究員。11年第6航空団司令。13年航空幕僚監部防衛部長を経て17年空将。18年航空支援集団司令官（イラク派遣航空団指揮官）。21年退官。

つかの不思議な出来事を近しい人たちから聞かされたこともあります。

たとえばその一つは、私の絵描きの息子の友人で今ではその奇抜なインスタレーションによって世界的な存在になっている男の体験で、彼がまだ無名の頃、私が彼に与えたスクーパーダイビングの能力を活かしてサイパン在住の日本人が経営するダイビングショップでアシスタントをつとめて食いつないでいたんですが、店の主人からお客を案内してのダイビングの最中になぜかしきりに後ろを振り向きたくなることがあるが、そう感じても決して後ろを振り返るなど言われていたそうす。

それがある日、三人のお客を案内してバンザイクリフの近くの海に潜っていたとき、なぜか突然後ろ髪を引かれたような気分になって、お客は先に行かせて思わず後ろを振り返ってみたら、なんと水中二十メートル近い海の底のすぐ後ろに、もんぺ姿の女性が立って彼をじっと見つめていたと。

それからまた客を連れてダイビングの最中、海底の砂地の上に周りには見かけぬ珍しい小石が落ちていたのでつい手にして戻って来たら、夜中店で眠っている間に突然身体が金縛りになってしまった。朝やってくる店主に何か海から拾って来なかつたかと訊かれ、店のテーブルに置いた小石について答えると、店主がその石に向かっ

たちの迷妄を啓（ひら）き、国家と民族が被っている屈辱を晴らすことにつながるはずです。

「海ゆかば 水漬く屍 山ゆかば草生す屍 大君の辺にこそ死なぬ かえりみはせじ」と歌って散華した兵士たちは互いに、残した家族とも靖国で再会できることを信じていたはず。あの戦でその命を捧げることで国家に尽くした人々の憂国の情を汲み、その無念を晴らすことは一人天皇陛下にこそお出来になられることです。

織田 一国の未来は指導者の戦略と覚悟にかかっています。天皇陛下と政治との関わりについては憲法上の規定や歴史的な慣習がありますが、石原さんのおっしゃるように日本のために命を投げ出した父祖たちの御霊を安んじられるのは誰かを思えば、おのずと国民の合意は形成されるはず。多くの国民がそれを願っているものと思います。天皇の靖国参拝をことさら政治問題化する人々の奸策を見抜かなければなりませんね。

## MRJの「次の一手」となる国家戦略がない

石原 ところで、ファイターパイロットから航空支援集団司令官としてイラク派遣の航空部指揮官をつとめられた織田さんの幅広いご経験から、軍民間問わず日本の航空機産業についてお話をうかがいたいです。

民間旅客機の製造といえば米ボーイングが世界最大で

て合掌して念仏を唱え、ようやく身体が動いたという。その後二人してその石を拾った辺りの海底に戻したそうです。

織田 うん。私は播鉢山で拾った小石を持って帰って、我が家の仏壇に供えて毎日お経を上げて供養させていただきました。

石原 天皇陛下は慰霊のため平成六年に硫黄島を訪問されましたが、やはり何より靖国神社に参拝していただきたいと私は思っています。

織田 同感です。

石原 昭和天皇は戦後においても八回参拝されました。その是非について国内外での喧しい議論があります。なぜ天皇陛下は靖国に参拜することがないのか。天皇を取り巻く宮内庁なり役人の組織が天皇の靖国参拜に政治的意味合いがあると恐れるならば、それはこの国の伝統と文化を無視した大きな過ちに他ならない。

都知事時代、皇居のある首都東京の責任者として東京の抱える諸問題について年に一度御進講申し上げましたが、その折々宮内庁から陰に陽に靖国については決して触れてくれるなという要請がありました。天皇を政治問題に巻き込むということならば、それは絶対に間違っています。国家の元首たる天皇こそが、自ら靖国に詣でられることでこそ靖国に関する外国や国内の一部の人間

すが、その社長が自社製の機体を「メイド・イン・アメリカではなく、メイド・ウィズ・ジャパンだ」と言ったことがあります。機体を使う炭素繊維を供給しているのが日本で、たとえば東レはボーイング787のために炭素繊維を二〇〇六年から二〇二一年までの十六年間にわたって供給する大型契約を結んで話題になりました。

私は都知事任中、アジアの大都市のネットワークをつくり、毎年一度国際会議を催していましたが、実は航空機製造の能力を保有する国同士の連帯で一番需要の高い中小型の純アジア製の旅客機をなんとしてもつくって世界に飛ばしたいというのが密かな狙いの一つでした。

飛行機製造の可能性を保有するアジアの国は日本以外にも、すでにジェット戦闘機を製造しているインドスタン航空機（HAL）を持つインドや、インドネシア・エアロスペースを持つインドネシアに加え航空機に不可欠な部品の製造が可能な台湾などがあります。私は、大都市ネットワークの本会議とは別にそれぞれの国の航空関係者の会議を頻繁に持ちました。集まった専門家たちは私の提案に大賛成で、インドネシアン・エアロスペースなどは同じ発想で新型旅客機の製造に手をつけていたんです。結果的にその計画はアメリカの横槍で潰され、訪れたバンドンの本社の前庭には完成されるはずだった新型機の外形だけのドンガラが飾られていたものでした。

昨年十一月、久し振りの国家的快挙として、三菱重工の子会社、三菱航空機が開発を進めてきた国産初の小型ジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）が誕生しましたが、これがかつては零戦（海軍零式艦上戦闘機）や隼（陸軍一式戦闘機）といった世界に冠たる戦闘機を自前でつくりあげた日本の航空機製造技術の再興の起爆剤になるのでしょうか。

織田 国産旅客機としてはYS11以来です。YSはプロペラ機ですから、MRJは初の国産ジェット旅客機になります。相次ぐ計画延期を乗り越え、試行錯誤を繰り返した末にたどり着いた初飛行でした。この二月に米航空機リース会社エアロリースから最大二十機を受注することで基本合意したとの発表がありました。確定すれば合計で四百二十七機の受注がすでにある。大きなビジネスですね。

平成の零戦や隼につながっていくかどうかというお話ですが、MRJはあくまで旅客機で民間主導です。三菱のビジネスとしては戦術的に正しいと思いますが、MRJの開発に日本の国家戦略が明確に反映されているとはいえない。どうということかという点、残念ながらYS以降日本の航空機産業の基盤はないのも同然だった。製造する基盤もなければ、世界に売るための販路の基盤もない。世界の航空機産業を牛耳っているのはエアバスとボーイングで、日本企業が参入するとしたら戦術的にはその隙間を狙っていくしかない。

するのかを考えるなら、それは国家戦略になってくる。いくら規模が巨大でも一民間企業では考えられない。石原さんが先におっしゃったように日本国家として同じ考えを持つアジアの有志と連携するということも考えていく必要があります。

### 日の丸の翼の羽ばたきを見たくないアメリカ

石原 民間が何とかつくりあげた土台を国家戦略に組み込んでいかなければいけない。さらに日本を中心としたアジア有志の力を束ねる。かりに東南アジアのマーケットを確立すれば、次の一手がおのずと見えてきます。かつてYS11の生産継続が挫折したのは、YSの性能の良さとその売れ行きを懸念したアメリカが東南アジアで手を尽くして日本製飛行機の販路を潰したというまぎれもない事実があります。その実態を私は当時、商社丸紅のインドネシア支店長をしていて、後に社長になった一橋大学の同窓で親友だった島海蔵からつぶさに聞かされてきました。その工作に、暗躍していたのは他ならぬロッキードスキャンダルで表に立ったコーチャン（当時ロッキード社副会長）とクラッター（同東京駐在事務所代表）といった幹部連でした。

一九七〇年代後半の鉄鋼製品から八〇年代の家電、自動車といったハイテク工業製品の競争で日本に敗れたア

ーイングで、日本企業が参入するとしたら戦術的にはその隙間を狙っていくしかない。

七十〜九十席の双発小型ジェット機であるMRJは、そもそも国内の地方都市や日本と東南アジア諸国などを結ぶ短中距離路線での利用を見込んだもので、市場としてはそれを欧州や北米大陸にも広げようとやってきました。これはエアバスやボーイングが占めている市場の隙間なわけです。カナダのボンバルディア・エアロスペースやブラジルのエンブラエルなどがライバルになりますが、MRJは燃費性能が従来型に比べて二割ほど向上し、温室効果ガスの排出も著しく低減させたという強みがある。こうした燃費性能の高い小型旅客機は、今後二十五年で五千機以上の新規需要が見込まれています。先行するボンバルディアやエンブラエルを抜いて三菱航空機はこの市場で世界の首位に立てる可能性があります。

これが中大規模の市場だと参入以前にエアバスとボーイングに潰されてしまう。機体の製造はできたとしても各国の航空会社に販売し、カスタマーサービスの提供しなければならぬということまで考えると、三菱航空機にその基盤はない。そこは外国大手メーカーのカスタマーサービスのネットワークを借りることも考えねばならない。これは民間主導で世界の航空機産業に参入するうえで戦術的に正しいんです。しかしその次の一手をどう

アメリカは、先の大戦の緒戦で我が零戦が、ドイツ自慢のメッサージュミットが撃ち落とせなかったB17を簡単に撃墜させたトラウマを抱えていたせいで日本の航空機産業の台頭を絶対に許せず、中曽根内閣時代に三菱重工が従来のいかなる戦闘機の性能をも上回る次期支援戦闘機の計画（FS-X）

を発表した際も、貿易摩擦回避などを理由に強引にこれを潰し、F16の共同改良ということにしてしまった。

私はかつて「正論」誌上で中曽根さんと対談した折、この問題を訊いてみたんですが、氏の答えは「あまりアメリカを刺激しないほうがいいんだよ」と。やっぱりアメリカは日本の航空機産業の再興をいちばん恐れて



愛知県名古屋空港を離陸し、初飛行に成功した「MRJ」。平成27年11月11日、竹川禎一郎撮影

いるんですね。

それでいてアメリカの航空機産業は日本の技術による最先端部品なくしては成り立たない。先に触れた炭素繊維も米軍のF22戦闘機のレーダーに映らない外面の特殊塗装も日本の技術によるものです。高度な軍用機や旅客機のコックピット内はほとんど日本製だといっている。航行計器を包むダッシュボードのセラミックや中に入っている液晶体も日本製であるにもかかわらず、その強みを材料にした交渉をこの国の政治家も役人もしようとはしない。

クリントン政権の末期、アメリカは日本の技術に関する大掛かりな調査団を派遣してきましたが、その目的はデュアル・ユース・テクノロジーの調査で、彼らは日本の民間需要の技術を軍事目的に転用活用できないか調べにきたんです。彼らは当時ソニーから発売されたゲーム機器のプレイステーション2に搭載されていたマイクログ・チップが、なんと彼らの宇宙船に使われている部品の四倍のメガビットの性能を備えていると知って仰天した。こうした技術力を活かして日本は民間の旅客機だけでなく、早急に戦闘機の独自開発と国産化を進めるべきだと私は考えるのですが。

織田 そうですね。日本はこれまで中型輸送機のC1を国産開発し、その後継機のC2も防衛省技術研究本部16をベースとした日米共同開発へと移行したものですね。

織田 国産開発や共同開発はライセンス生産などと違って、自由に改良できるメリットがあります。F2も逐次アップグレードしてきましたが、結果的に能力の高いものに仕上がりました。F16を改良、大型化した機体に最大四発の空対艦ミサイルが搭載可能で、世界最高水準の対艦攻撃能力と対空能力を備えた戦闘機といっている。この後継機をどうするのか、平成三十年度までの中期防衛力整備計画（第二十六中期防）で結論を出すことになっていきます。漏れ聞くとところでは、国産か共同開発かアメリカとアンダーテーブルで調整をしているようですが、中曽根時代の国産化の挫折が尾を引いているのでしよう、石橋を叩いて渡るのは悪くないのですが、叩きすぎて橋を壊してしまつたら何もならない。その為には、政治がまず方向を示すことが欠かせません。

先日、米下院軍事委員会で、既に生産中止になっているF22について、追加生産の可能性を検討するという記事がでていました。同盟国への輸出を検討とありますが、明らかに対象は日本です。F2後継機の検討時期が迫っているのを見て、日本の国産開発を阻止し、米国製を買わせようという魂胆が透けて見えます。長期的な国益を見据えたリーダーシップが日本の政治に今要求され

と川崎重工工業によって開発され、今年度中に運用が開始される予定になっています。P3Cに代わる哨戒機のP1も同じく防衛省技術研究本部と川崎重工工業によって開発・製造され、これは三年前から配備が進んでいる。ちなみにP1のエンジンはIH1（旧石川島播磨重工業）が主開発を担当したF7ターボファンエンジンで、C1に積まれている米航空機用エンジンメーカー、プラット・アンド・ホイットニーのJT8Dと同等の推力を持っています。

石原 アメリカもようやく日本が軍用機を自国生産するのを認めるようになったわけですが、それでも優秀な戦闘機に関しては今後にも容易には認めないでしょう。

### 他国産の戦闘機だけでは空は守れない

織田 私が最も懸念しているのはF2の後継です。昭和五十年代に運用が開始されたのがF1、その後平成になって第四世代の戦闘機としてF2が製造され、当時は支援戦闘機と呼ばれていましたが、平成十七年度以降の防衛大綱で支援戦闘機・要撃戦闘機の区分が廃止されたので、現在は性能上からもマルチロール機（多用途・多任務戦闘機）に分類されることもあります。

石原 先にも述べたように、当初はエンジンのライセンス生産を前提とした国産開発だったのが、結果的にF2の無いのです。もたもたしていたら、またFS-Xの二の舞いになってしまふ可能性がある。

国防上我が国の戦闘機体系をどうするか。私が空幕勤務時代に進めたのは三種類の戦闘機を常に維持して運用するということなので、二機種については制空能力を念頭にハイロー・ミックス（High-low mix）で行く。もう一種類は国産もしくは共同開発で行くという考えです。

石原 ハイロー・ミックスというのは？

織田 高性能な戦闘機は高価です。日本の場合ただでさえ予算がありませんから、高性能機はそんなには揃えられない。そこで價格的にも折り合いが付き、ある程度の性能を持つ戦闘機を補助的に揃えることで全体的に安定した戦闘機群を維持する考え方です。代表的な運用例はF15がハイでF16がロー、F14がハイでF/A18がローという具合です。日本は今後F35がハイとして導入され、これまでハイだったF15がローになる。そしてもう一種類がF2で、この後継機を完全に海外からの導入にしようとするか。私は最低でも共同開発にして国産部分を少しでも多くしなければならぬと考えています。

石原 共同開発するなら相手はどこですか？

織田 まずは単独開発を考える。それが政治的な事情で難しいのなら、少しでも日本に裁量権を認める国を相

手に考えるべきです。

石原 同盟国であつてもアメリカ・オンリーである必要はない。

織田 ええ。たとえばイギリスは日本に食指を動かし始めました。ユーロファイターを日本に持つてきて一緒に共同訓練をやるうと言いついています。日本側からすれば、実はどこと組んでもいいと私は思っているんです。が、それでも国産開発をしなければ先がない。戦前は軍艦製造なら海軍工廠がありました。軍用機も山本五十六がつくった海軍航空技術廠(空技廠)があつた。陸軍にも造兵廠があり、陸海軍ともそれらの機関が主導して民間企業と共に兵器を開発し、軍事力を整えて行つたわけです。それが戦後は海軍工廠や空技廠、陸軍造兵廠のような兵器の開発製造を主導する正式な国の機関が事実上ありません。防衛装備庁(旧防衛省技術研究本部)がありますが、戦前と比べれば戦略性は極めて限定されています。また現在は戦場で傷ついた戦闘機を直すのは防衛装備庁でもなければ空自でもない。民間の防衛産業なのです。日本の防衛は民間におんぶにだっこといえるでしょう。

石原 非常に重要な指摘だと思います。F2の開発当時、三菱重工の社長、会長をつとめた飯田庸太郎氏(故人)は、「防衛産業で日本のお役に立てなければ、三

い。それで海外からの調達だけになってしまつたら、それこそ我が国の防衛産業は消滅してしまいます。つくれないだけでなく、メンテナンスもできなくなる。だから国産化の領域を広げる必要があるんです。

### 中国のアメリカ工作

石原 日本が四十二機の導入を決めているロッキード製のステルス戦闘機F35は、将来的にライセンス生産になるとして、実際に日本側はその技術にどれほど深く関与できるのでしょうか。防衛省の資料によれば、F35の導入を内定した平成二十四年時の一機当たりの機体単価は八十九億円でしたが、それが翌年の米予算教書によると四割近くも価格が上昇し、平成二十八年度の日本の防衛予算を見ると、F35六機の購入に一千八十四億円が充てられていますから、現時点では一機約百八十億円になる。しかもこの購入契約は、米側が価格変更しても日本側が違反に問うことができない有償援助(FMS)のため、米軍の購入価格より高値となるのは必至ですね。

日本と同じようにF35の導入を決めたカナダが二〇一二年末、全六十五機の購入・維持価格が百六十億ドルから三倍近い四百五十億ドルに跳ね上がったのを受け白紙撤回を決定しました。最近それを見直しているようですが、なんともアメリカはほろい商売をしているのではな

菱が存在する意味はない。儲かるからやる、儲からないからやらないではなく、もって生まれた宿命と思っている」と語つたと伝えられていますが、まさに戦後は三菱やIHI、川崎重工、戦前の中島飛行機を引き継ぐ富士重工などの民間企業が防衛産業を維持してきた。

織田 もちろん、民間企業はそうそう赤字覚悟はやりませんが、利益が見込める事業として取り組んできたのは当然ですが、それでも本来は国が主導すべき事柄の一部、たとえば技術の継承や開発を支えてきたのは事実です。それも大企業ばかりでなく町工場のような零細企業ですら懸命に頑張つてきた。

たとえばF2のレドーム(Radome)は町工場で作られていました。レドームというのは、レーダー(Radar)とドーム(Dome)を掛け合わせた造語で、機体先端のレーダーアンテナを保護するための覆いのことで素材はガラス繊維なのですが、これを製造するには高度な特殊技術が必要なんです。それがF2の製造が終了したらその工場はお役御免になって経営の目処が立たないから防衛産業から撤退してしまつた。仮にいまF2が空中でレドームを撃ち抜かれるような事態があつたら、予備を持つてくるか、整備中の機体から外して持つてくるしかない。いまの日本には、大企業であれ町工場であれ、防衛産業に関わつてちゃんと経営が成り立つという環境がな

いか。

織田 F35は国際共同生産ということになっていますが、日本は開発段階からの参加はできていません。三菱重工やIHIが製造に参画することになりましたが、三菱は機体の組み立て、IHIはエンジンの生産です。技術の情報開示は限定的ですから、実質的にはロッキードの「下請け」になります。たとえ故障や不具合が生じて、も重要装備品の肝心な部分は日本側では開けられない。いちいちロッキードに修繕を依頼しなければならぬ。自前でメンテナンスできないというわけです。これでは戦力発揮に支障が出かねません。

いま中国のシンクタンクがアメリカの政府高官に対して「コミットメント・パラドクス(commitment paradox)」ということを言っています。どういうことかという点、アメリカは日本にあまり肩入れしないほうがいい、肩入れしすぎると米中との間で戦争になるかも知れない。それはアメリカが困るだろう。日本ごときに肩入れして戦争の危険を冒すなどということですよ。

石原 中国がいう「肩入れ」というのは具体的には何をさしているんですか。

織田 たとえばオバマ政権は尖閣諸島を日米安保条約第五条の対象だと述べましたが、そういうことは言明しないほうがいい、曖昧にしておけば米中戦争の危機は回

避されるぞ、ということですが。それで同盟国であっても「たしかにそうだな」と考える米政府関係者もいるわけですが。

石原 それはそうだが、かつて尖閣の魚釣島に中共政府の意向を体した香港の活動家の上陸して彼らの国旗を掲げる騒動を起こし一人が強制退去の折に溺れて死亡するという事件が起きたとき、アメリカの有力紙の記者が、このまま尖閣の紛争が拡大して熱を発したら日米安保を発動し米軍は日本に協力し直接行動をとるのかと当時のモンテール駐日大使に質したら、彼は言下にノーと答えたものです。不思議なことにこれを問題として追及したのは私ぐらいで、担当していた新聞のコラムでそんなことなら日米安保の意味などありはしないと批判したら、当時野党だった共和党の議員や政策スタッフたちがこれに共鳴しモンテールは一週間後に更迭されました。しかしこのモンテール発言はアメリカの本音ですよ。

日米安保条約第五条の発動要件は、「日本国の施政の下にある領域」であること、さらに日米いずれかに対する外部からの「武力攻撃が、自国の平和及び安全を危うくする」規模でなくてはならない。それが無い限りこの領域での我が国の統治がいかに危殆に瀕しようが第五条は発動されない。中国はそれをわかっているから尖閣周辺の領海領土に関し我々を見くびった態度に出る。侮ら

それを明記しましたが、政治が主導しなければ意味はありません。

石原 そうした戦闘機開発は日本のプロパーでできますか。

織田 できます。実はF2ができた当初、私は体験搭乗してみました。正直、なんだ、これはちんけだなど思いました。しかしF15のようなライセンス生産と違うの



初飛行に臨む先進技術実証機「心神」(4月22日午前、愛知県小牧市の航空自衛隊小牧基地、村本隆撮影)

は、常にアメリカの許可なく自前で改修できることで、どんな性能アップできるんです。実際、F2はロールアウトして二十五年以上経っていまや大した高性能機に仕上がっています。ライセンス生産だと国産のミサイルを装備するにもその性能を全部アメリカに開示して許可を得なければならぬ。F35をライセンス

れないために、たまに鯉口を切ってみせると私は言っているんですがね(笑)。

織田 アメリカは南シナ海で「航行の自由」作戦を行っていますが、遅きに失したと言わざるを得ません。もっと早くに手を打っておくべきでしたが、決断できないオバマ政権を見越して中国は動いているんです。もう一つ日米間に中国が仕掛けてきているのがインターオペラビリティ(interoperability=相互運用性)で、日米の兵器をまったく同じにしろと、余計なお世話なんです。アメリカに強く言っています。それが進めば進むほど日本はいま以上にアメリカに雁字搦めになる。したがって中国としてはアメリカを相手にさえすれば日本はどうにでもできるという戦略です。

仮に自衛隊の装備が完璧なインターオペラビリティになったら、アメリカがノーといったら日本はまったく動けない。航空自衛隊でいえば戦闘機が三機種ともライセンス生産でもなく、アメリカからの輸入機になればそうなります。だから三機種のうち二機種は日米同盟もあるからアメリカ製の最新鋭を導入しても、三番目の機種は国産ないし重要技術への日本の関与を担保した共同開発にする必要がある。

石原 国家戦略としてね。

織田 私は航空幕僚監部にいるとき空自の方針として

スを得た上での国産だと解釈している政治家もいます。が、そうではありません。日本の予算で名古屋にF35用製造設備を建てましたが、日本人が中に立ち入れないのもあるのです。

### 民間任せからの脱却を

石原 この四月下旬に防衛省の発注で三菱重工が製造した「心神」というステルス実験機が初飛行に成功しましたね。

織田 ステルス技術や推力偏向ノズルなど、各国が秘中の秘としている先進技術を実証する「先進技術実証機」で、開発に当たって約四百億円を投じました。「心神」というのは通称です。平成二十二年から試作を始め、つくりあげたのは一機だけですが、国内の二百社以上の協力を得て九割超の部品が国産です。

航空機の開発は伊勢神宮の式年遷宮と同じで、技術継承のためにも必要です。三十年間空白が生じたら途切れしてしまう。技術者は二十代で会社に入って十年程度は見習い、三十代で中堅、四十代を過ぎると後輩を育て、やがて去っていく。このローテーションによって技術は継承され、更新され、進歩を遂げていくわけですが、このローテーションをなくすのは国家のポテンシャルを失うことです。

クラシック音楽をもっと楽しむための月刊情報誌

# MOSTLY CLASSIC

モストリー・クラシック

7 vol.230  
11月  
2016

サントリーホール30周年

## オーケストラと世界のホール



DVD  
CD  
プレゼント  
抽選5名様

ロームシアター京都  
東京文化会館  
東京芸術劇場  
オーチャードホール  
東京オペラシティ  
トリフォニーホール  
ミュージア川崎

ミュージックフェラインとウィーン・フィル  
フィルハーモニーとベルリン・フィル  
コンサートヘボウ  
ゲヴァントハウス  
フィルハーモニー・ド・パリ  
ボストン・シンフォニーホール  
メトロポリタン歌劇場

BIGが語る  
徳永二男

2016年  
7月号  
発売中

定価 1030円(本体954円)

表紙: サントリーホール

発行: 産経新聞社 発売: 日本工業新聞社

定期購読申込み受付中

定期購読割引キャンペーン!

送料  
無料

月額払いで月々775円

24.8% OFF 11ヶ月775円

1年以上定期購読した場合

1冊1,080円 → 1冊775円

1年間分を一括払い

24.8% OFF 12,360円  
9,300円

3年間分を一括払い

32.6% OFF 37,080円  
25,000円

■お申込みは富士山マガジンサービスへ ☎0120-223-223 年中無休・24時間対応

http://www.fujisan.co.jp/mostly

この「先進技術実証機」のために二百人くらいの技術者が携わっていると思いますが、今回の初飛行成功で防衛省に機体を引き渡したらその後彼らをどうするのかが、「実証機」の後に、本物をつくるのかどうかを政治は決断していません。民間企業では二百人の技術者を無為を抱えておくわけにはいかないでしょう。様々な部署に配転してしまえば、せつかくインテグレート(統合)された技術はどうなるのか。最悪雲散霧消しかねない。

石原 MRJに先行して小型ビジネスジェット機の「ホンダジェット」(ホンダエアクラフトカンパニー)が世界市場に本格参入しましたね。昭和六十一年の基礎研究着手から三十年を経て、自動車開発で培った技術を活かし、ゼネラル・エレクトリック(GE)との合弁で開発したとはいえ、そのエンジンの燃費性能は競合製品より約一割高く、受注は既に百機を大きく超えている。民間航空機の中小型機分野で三菱とホンダが覇を唱える日が来るかもしれません。こうした存在の興味を考えるのと、H2Aやイプシロンといったロケット打ち上げ技術をも含めた日本の航空宇宙産業のポテンシャルを国家戦略や防衛体制の整備に組み込むことに政治家は本気で取り組まねばならない秋にきている。

織田 官民共同のプロジェクトが必要です。運用者が要求水準を定めて、たとえばこんな能力の戦闘機をつく

れとか、そのための通信やレーダーはこうしろとか、そういう目標を決めて予算をつければメーカーは一生懸命考えて挑んでいきます。基本的に能力は高いのですから。しかし、そのベクトルを示すのは政治の役目です。ベクトルはポトムアップでは出てこない。官僚にもできない。そこにこそ政治家の存在意義があると思います。

石原 政治の無作為によって日本メーカーの地盤沈下は著しいという気がします。各国が技術開発でしのぎを削る中で、このままでは大きく国益を損なうことになる。先に織田さんがおっしゃったインターオペラビリティの問題を考えると、日本はアメリカの暗号、敵味方識別装置やGPS(全地球測位システム)を使っていますから、アメリカがGPSモードを変えただけで自衛隊は作戦行動できない。日米安保条約が日本に対する瓶のフタとされている一方の現実も変えていく必要があります。

戦闘機の国産化に踏み切るべき時期にきているとつくづく思います。軍事的に自立できて初めて国家は自立できる。景気対策のためにも自衛隊の戦闘機開発は有力な公共事業になるはず。航空宇宙産業はこの国の命運を左右しかねぬ可能性を秘めている。そうした先端技術の開発こそが国家を支える致命的な意味を持つということ、いまこそ我々は熟知すべきです。