

## 航空自衛隊の国際協力活動 ～現場から見たイラク派遣～

前航空支援集団司令官 織田邦男

### 1 はじめに

航空自衛隊（以下「空自」）は1992年以降、PKO法、国際緊急援助法、あるいは特措法に基づき、主に陸上自衛隊（以下「陸自」）と共に、時には空自単独で国際協力活動を実施してきた。空自に与えられる任務は回を重ねるたびに難しさを加えてきたが、特に、今回のイラク派遣はこれまでの活動に比して最も厳しい環境下での任務となり、今後の国際協力活動を行う上での多くの課題と有益な教訓を得ることができた。

空自の主活動は航空輸送（以下「空輸」）支援であり、他の部隊や組織が行う人道復興支援などの直接的な行動を間接的に支援するという性格が強い。また空輸活動は全体の空輸所要を諸外国空軍と分担し協力しながら実施するといういわば共同作業であり、空自が単独で活動することは稀である。空輸にあたっては事前の空輸調整や情報共有等、諸外国空軍との密接な連携や調整が活動の前提となる。

イラク派遣においては、隊員は、出口（終了時期）が見えない中で、常に身の危険を感じる活動にもかかわらず、自らの活動意義を自覚しにくい「間接的支援」という任務に対し、如何に高いモチベーションを維持するかという課題に直面した。今回の心理的側面の課題とその克服の実態については、今後の国際協力活動に大いに参考になる事例である。また「諸外国との共同作業」という特性については、現状の防衛力整備の手法に重要な課題を提起している。

イラク派遣は派遣の決定から終了まで、当時野党であった民主党が反対するなど終始国論が二分される中で実施された。他方、国内の国際協力活動に関する議論は机上の神学論争の域を出ず、上滑りで現場の視点が欠落していた。

国際協力活動は現場の隊員が立派に働いてこそ成功するものである。幸いイラク派遣は現場隊員たちの透徹した使命感に支えられ、1件の事故もなく成功裏に終了することができた。だが、これまで成功してきたからといって、今後成功するとは限らない。成功体験が将来の失敗につながらぬよう、今回得られた貴重な教訓、課題はフィードバックされなければならない。

本稿ではイラク派遣航空部隊の指揮官として、国内議論に最も欠けている現場の視点に立った教訓等を述べてみたい。なお紙幅の制約上、情報面、人的側面、装備面、日米同盟との関係の四つに論点を絞り教訓と課題を述べることと

する。

## 2 空自イラク派遣の特徴

今回の派遣の特徴は大きく四つある。先ず5年にわたる長期派遣が挙げられる。空自の国際協力活動の歴史では最も長期間の活動であった。結果として5年であったが、撤収が伝えられたのはほんの数ヶ月前であったように、派遣準備の段階はもちろん、派遣中であっても全く出口が見えないなかで、長期派遣を覚悟し、空自の全力を上げて任務基盤の整備に取り組んだ。

空自の場合、空輸活動の中核となる部隊は C-130 型輸送機を保有する第一輸送航空隊しかなく、いわばリリース投手のいない野球チームが際限のない延長戦に臨むようなものであった。飛行クルー要員は代替がきかないため複数回派遣が予想された。派遣隊員達の高い士気を維持し、任務に遺漏なきを期するため、根拠基地における任務基盤、生活基盤の整備を重視し、約 200 名規模の分屯基地を新たに建設するつもりで取り組んだ。

次に、戦場上空を飛行したという点がある。「戦闘地域」「非戦闘地域」という概念を空自活動へ適用する是非については後述するが、飛行経路や飛行場への進入、離脱の際には「テロとの戦い」の戦場上空を飛行せざるを得ない。従って、ミサイルの脅威や銃撃の可能性、あるいは無人機 (UAV) との衝突の危険性が常時隣り合わせである。また砂嵐の発生や昼間は気温が 50℃にも上る厳しい天象気象条件も相まって、飛行クルーには肉体的にも精神的にも非常な負担を強いられる任務であった。

三番目は、任務態様が前半と後半では異なっていたことが挙げられる。イラク派遣任務は主に人道復興支援、従として治安維持活動支援と規定されていた。03年3月の空輸任務開始から、陸自が撤収する06年6月までは主として陸自の活動支援であり、空自隊員たちは主に陸自活動を通じて人道復興支援任務を自らの任務と自覚できた。07年7月以降は主に多国籍軍への支援へと変化し、治安維持活動支援の色が濃くなり、空自隊員が人道復興支援任務を肌で感じることは難しくなった。同時に活動地域が治安の悪いバグダッド、そして北部のエルビルまで拡大され、格段に危険の度合いが増した。

四番目は、多国籍軍との密接な連携の必要性が挙げられる。イラクの空は航空管制を含め多国籍軍が管理している。またイラクにおける官民の空輸所要も多国籍軍が一括管理している。従って空自の活動に当たっては多国籍軍との空輸任務分担、情報共有等の密接な連携が欠かせない。また多国籍軍が相互の安全を確保するためのルールとして「特別規定」が定められており、空自もその枠外ではありえなかった。

### 3 成果概要

成果を三つ簡単に述べる。先ずは国際協力活動の「若葉マーク」から卒業できたことがある。カンボジアから17年、武器弾薬は運ばないことを除き、諸外国空軍と全く同じ条件で5年間の空輸任務を完遂した。飛行回数は2010ソーティに及び、46000人の人員と460tの物資を空輸した。中東というきわめて厳しい気象環境の中、飛行距離にして約70万キロ、地球約17周分、月への往復に等しい距離を無事故で飛行し任務を完遂できたことは空自にとっても大きな自信につながった。

二つ目は、空自の能力が戦術・戦技面を含め、諸外国空軍と比しても遜色のない高いレベルにあることを実証できたことがある。特に航空機の高稼働率、操縦技量等は諸外国の高く評価するところであった。また隊員の厳正な規律と旺盛な使命感、高い士気はクエート軍を含めた根拠基地に所在する他国空軍の絶賛するところであった。

最後は、湾岸戦争時の「小切手外交」の汚名返上が出来たことである。湾岸戦争以降、軍相互間においても、少なからずギクシャクした関係があった。しかしながら特に米空軍とは、5年間の長期にわたり共に汗を流し、共通の目的を目指して協力し合ったことにより、強い連帯感が育まれた。91年以降のギクシャクした関係は完全に清算され、「同盟は紙にあらず、連帯感である」の言葉を実感できた。

### 4 回顧と教訓

#### (1) 情報面

今更ながら情報の重要性、そして情報が高価であることの現実を思い知らされた。03年3月のイラク戦争勃発とともに空自派遣に関するスタディを始めたが、派遣準備命令も出ていない状況下では、海外調査に行くわけにもいかず、国内で派遣に関する情報入手に努めざるを得ない。しかしながら、公刊資料ではとても部隊の派遣準備には不足であった。中東に関して、我が国は情報盲目国家に等しい現状を痛感した。

在日米軍を通じて空自派遣に係わる情報収集に努めたが、米軍も情報開示になると極めて厳しいものがあり、同盟国といえども容易ではなかった。幸い当時の航空幕僚長と在日米軍司令官との間で極めて良好な人間関係が構築できており、在日米軍の全面的な協力が得られた。しかしながら、機微にわたる情報については在日米軍の裁量範囲を超え、国防省まで情報開示を要求せざるを得なかった。

情報開示の決定権は機微にわたればわたるほど上位に移る。最上位である政府レベルの関係次第で情報へのアクセスの度合いは大きく変わってくる。03年5月のクロフォードでの小泉・ブッシュ会談、および7月のイラク特措法成立が転機となって情報開示が大きく加速され、また逆に8月の「イラク派遣はお茶会にあらず」のアーミテージ国務副長官発言によって一時停滞した事実を指摘しておきたい。当時のノムヒョン政権下の韓国空軍将校の苦悩を側聞し、同盟関係にあっても良好な政府間関係があつて初めて情報支援が得られるという、情報の厳しさを目の当たりにした。

現地での空輸活動については、前述のとおり「戦場上空を飛行」せざるを得ないため、日々の戦術情報は欠かせない。戦術情報なくしてイラクにおける活動はあり得ない。C-130を現地に派遣した以降、米軍もこれを良く理解しており全面的な情報支援が得られた。

今回の派遣では、約10名の情報収集要員を米軍司令部に常駐させ、交代で24時間、日々の情報入手にあたらせた。イラク派遣の現場では、救難体制と情報入手体制は100%米軍に依存していたのは残念ではあるが現実である。

また情報には質、内容に関し区別があることも分かった。同じC-130を運行している日本、英国、豪州、韓国でも、日本、韓国への情報と英国、豪州への情報には明らかな差別があり、情報インフラへのアクセス権も異なっていた。いわば汗も血も流す同盟国と、汗しか流さない同盟国との明確な区別といえる。

空自に開示されていない戦術情報があるという事実、そしてその情報が空自の活動にとって本当に不必要なのかどうか我々が確認できないというもどかしさが時に疑心暗鬼を生むこともあった。この状況は最後まで解消できず、活動全期間に渡って感じたいわば情報ストレスであった。

活動当初は現地部隊の情報入手について、なかなか円滑にいかない面もあったが、共に汗を流す実績を重ねるにつれて日米隊員間の信頼関係も築くことができ、連帯感の醸成とともに現場レベルでの情報入手も好転していった。まさに「同盟関係は紙にあらず、連帯感である」を実感したところである。

我が国の情報能力が飛躍的に向上しない限り、今後とも空自が海外で活動する際には、米軍の情報支援は欠かせないであろう。日米政府間の関係が良好か否かは現場の情報入手環境を大きく左右する。現場での活動の死活にかかわることである。政府レベルのみならず軍レベルでも米国との緊密な関係を維持し、信頼に足るパートナーになるよう努力し、米国の持つ情報を活用する弱者の知恵が必要である。

派遣期間中、米軍の情報支援に関する危機が2回あった。海自のイーグス情報漏洩事件と空自のウイニー事案である。いずれも現場では情報関係者との意

思疎通を密に保ち、速やかな状況説明と再発防止策の積極的な提示等、誠意をもった対応により、信頼関係を崩さぬよう被害局限を図った。現場の血の滲むような努力により信頼関係を崩すには至らなかったことは誠に幸いであった。

日々の戦術情報なくしてイラクにおける空輸任務は遂行できない。同時に米軍との信頼関係なくして情報は入手できない。情報要員同士の人間関係構築を含めた地道な情報活動こそがイラク派遣任務の成功につながったと考える。

今後、国際協力活動を続けるにあたっては、長期的には自前の情報能力を保有する努力が必要であろう。だがそれには莫大な予算と時間がかかるものであり、一朝一夕には改善できない。従って当面の間は、最低限、得られた情報をタイムリーに分析、評価できる能力を持つことが喫緊の課題であると考えられる。

## (2) 人的側面

国際協力活動の成否は現場の隊員の働き次第である。イラク派遣は当時の野党、民主党などが反対し国論が二分された中で実施された。現場隊員の目線を軽んじた神学論争的な国内議論は毎度のことであるが、派遣される隊員や家族に対してはボディブローのように悪影響が及んでくるものである。隊員に対し高い士気と透徹した使命感を要求し、無事故での任務完遂を追求する指揮官としては深く憂慮せざるを得ない状況であった。

実際、隊員の心情を動揺させる危機が派遣中3回あった。民主党がイラク廃止法案を提出したとき、名古屋地裁が傍論ながらイラク派遣に関し違憲判決を出したとき、そして陸自が撤収する中、バグダッド、エルビルと活動地域が拡大したときの3回である。

廃止法案や違憲判決が出るたびに、デモ隊が基地を訪れ、官舎では隊員家族を対象にビラが配られたりする。その度に隊員および家族は、国際協力活動の重要性は理解しているものの、我々の活動が国民全員には支持されていないという実感を深くする。

これまでのような身の危険を感じることの少ない国際協力活動であればあまり問題はなかっただろう。だが今回のイラク派遣はそうではなかった。任務は決して安全ではなく、しかも出口は見え、繰り返し派遣されることが予想される。そして派遣の是非については国論が二分されている。

野党から廃止法案が出されるような活動、そして傍論とは言え違憲判決が出るような活動に対し、本当に身の危険を感じてまで赴く任務だろうかと思われ遣される隊員が迷ったとしても不思議ではない。実際、違憲判決が出された際、一人の優秀な若手パイロットが自衛隊を退職した。退職願には「迷い」が綴られていたが当隊員を責めるわけにはいかない。危険を伴う任務であればあるほど、

大義名分を明示し、国論を一致させて隊員たちが胸を張って堂々と派遣に臨めるよう政治は最善を尽くすべきである。指揮官の嘘偽らざる心境であった。

三つ目の動揺は、06年6月の陸自撤収にともない、これまでの活動区域がバグダッド、そして北部のエルビルと拡大した時である。前述のように、この時から活動の実態は多国籍軍支援となった。同時に治安の悪いバグダッド空港への空輸が始まった。バグダッド空港の離着陸では銃撃事件は茶飯事であり、ミサイル警報装置も頻繁に作動する。地上へのロケット弾攻撃も時々発生する。結果的には06年のこの頃から翌年の夏にかけて、バグダッド周辺の治安が最悪の時期であった。これまでの空自活動に比して、危険性は格段に増した。活動実態と任務環境が激変する一方、「人道復興支援」の看板は変わらない。隊員達は任務の大義と現場感覚との大いなる乖離を肌で感じ取り、心理的葛藤の中で苦悩することとなった。

陸自派遣部隊に対する支援を主たる活動としていた06年6月までは、陸自の活動を通じてイラク人に対する人道復興支援の大義を肌で感ずることができた。だが、7月以降は、視覚的にイラク人を捉えることもなく、イラク人と接することもなくなった。空港で接するのは空輸物資の搭載、卸下手伝ってくれる米軍人だけである。空輸物資も人道復興支援を明らかにイメージできる医薬品や毛布、テントなどは元々数少ない。陸自撤収後は、空自派遣隊員が「人道復興支援」を自覚することがより難しくなったのは自然な成り行きであった。

人間は身の危険を感じれば感じるほど自らの活動の意義、大義名分を再確認しようとするものである。一回きりに派遣であれば、深く悩むこともなく使命感と好奇心と瞬発力で切り抜けることができるだろう。だが、出口は見えぬ危険度は更に増しているなか、無事に帰国できて来年また派遣の順番が回ってくる。他に代替がきかない飛行クルー要員達を感じる心理的葛藤は深くなった。

任務の中核となる飛行クルー要員の大半はベテランであり、冷戦時に入隊した世代である。「祖国防衛」に任ずる時、たとえ身の危険を感じてもそれが自衛官の使命だと納得する用意はできているだろう。だが、国際協力活動は彼らが入隊後、法制化された活動であり、危険に対し身を挺してまで実施するような活動とは思っていないし、一般の国民もそうは認識していない。特にイラク派遣は国論を二分している。任務は格段に危険になり、しかも任務の大義は「人道復興支援」のままであり、現場の実態と大きく乖離している。果たして身の危険を覚悟してまで実施するに値するのだろうか。頭の中でも整理できていないまま危険な任務は継続され、出口も見えない。迷いの根底にはこういう背景があったと考える。指揮官としてはこの状態を放置すれば士気は低下し、最悪の場合、事故につながると憂慮し、活動実態にあわせて任務の大義を変更し隊

員に説明し直すことにした。

7月以降の任務の目的は、引き続き間接的には「イラク人道復興支援」ながら、直接的には米軍支援、つまり「日米同盟の緊密化」が主目的である。イラク派遣活動で同盟国である米軍を支援することにより日米同盟の緊密化がより図られ、結果的に祖国防衛につながる。「メソポタミヤの上空を飛ぶことによって日本を守る」のが我々の責務である。以降の活動は隊員に対し、こう大義を与えて指揮統率をとることとした。これは隊員達の活動実態とマッチしており心理的動揺は治まり事なきを得た。

人間は大義によって動く。まして身の危険を感じる任務であれば尚更である。任務の態様が大きく変わるときには、大義名分を変えることも必要である。今回、最後まで政治的には「人道復興支援」の看板を架け替えることはなかった。指揮官の指揮統率の範疇で説明を変更したわけであるが、本来は政治が示す「看板」と指揮官の発言に乖離があるのは望ましいことではない。現場感覚と政治が示す大義名分が一致するのがあるべき姿である。今後、より困難な任務を隊員達に求めるのであれば、政治は国論を一致させ、隊員たちの腑に落ちる大義名分を示さなければならない。

### (3) 装備面

前述のように空輸支援活動は多国籍軍の共同作業であり、多国籍軍との密接な連携、調整が欠かせない。共同作業であるのでお互いに他国空軍に迷惑をかけないように多国籍軍の中でルールが決められていた。当然、空自もその例外ではなくそのルールに従った。実はそういったルール、つまり「特別規定」がイラク派遣に存在するとの情報を入手したのは派遣直前だった。

イラクの空は多国籍軍によって管理されており、安全にイラクの空を飛ぶために「特別規定」で多くのことが定められていた。必要な装備品もこれで規定されており、未装備の輸送機はイラクの空を飛ぶことは許されない。たとえば、「ミサイル警報装置(MWS)」の装備がなければ、イラクの空は一切飛行できず、「暗視装置(NVG)」の装備がなければイラクの夜間飛行は実施できないといった具合である。

幸いMWSの装備は派遣ぎりぎりに間に合ったが、NVGは未装備であり、夜間は飛行できず、現地での運用に大なる支障をきたした。空自の装備品は従来、本土防衛の有事想定理論でもって整備されてきた。MWSもNVGも空自としては必要装備品として長年予算要求してきたところであるが、「有事、C-130は危険な戦場上空を飛ぶことはないはずだ」との理由で予算査定されてこなかった。今回のイラク派遣で従来の有事想定型防衛力整備では国際協力活動に十分対応でき

ないことが明らかになったといえる。MWS については、奇跡的に派遣に間に合った。何故「奇跡的」というかは次のような事情があったからである。

2001 年 10 月、アフガン戦争が始まる直前、アフガン難民がパキスタンとの国境付近に押し寄せた。国連はアフガン難民支援の PKO を決定し、空自も 10 月 6 日から 12 日までの間、これに参加し毛布やテントを空輸することとした。だが不幸にも空自活動の初日の 7 日にアフガン戦争が勃発してしまった。空自の C-130 はアフガン戦争の最中に戦場近くを丸腰で飛行することとなった。また緊張しているインド、パキスタン国境地帯（地对空ミサイルが林立している）も飛行経路に含まれていた。

辛い任務は無事に終了したが、MWS の装備は国際協力活動に不可欠であるとの教訓を得て、急遽補正予算で 3 機分の装備が認められた。それから 3 年後、この装備が 3 機分揃ったのはまさに派遣直前であり、第一陣の C-130×3 機が 2004 年 1 月に出発できたのはまさに間一髪だった。これがなければ現地に着いたところでイラク国内を飛ばず、派遣活動は困難であった。

他方、NVG が予算化されたのは派遣中であり、イラク派遣には間に合わなかった。NVG 未装備のため、イラク国内を夜間は飛行出来なかった。日没以降は飛行できないため、空輸任務も日の入り時刻を見ながらの窮屈な運用を迫られた。

飛行機がバグダッドで故障した時などは、修復完了見込みが日没にかかる場合はバグダッドに故障機を残置し、要員は救援機でクエートに一旦撤収し、翌日、日の出と共に再び要員をバグダッドに送り込み修復を再開する等、ぎりぎりの運用を強いられた。NVG の未装備がイラク派遣活動に大なる支障をきたしたことは否めない。

国際協力活動では諸外国との協力や連携は欠かせない。今後、どこで、どのような状況下で任務を要求されるか予想できない。しかも国際協力活動は突如要求され、待ったなしである。他方、装備品の導入や改修には最低 3 年の歳月がかかる。国際協力活動に使用する航空機については、今回の「特別規定」で規定されたような諸外国空軍の平均的装備品は常に装備し、要員の訓練も含め十分準備しておくことが必要であろう。従来の有事想定型防衛力整備手法には大いに改善の余地がある。

#### (4) 日米同盟と国際協力

イラク派遣において、空自は情報体制、救難体制、救急医療体制については 100%米軍に依存せざるを得なかったことは前述した。空自の場合、「日米同盟なくして国際協力なし」は残念ではあるが現実である。ただ C-130 を運行した英国、豪州、韓国、カナダもほとんど空自と状況は同じであり、そう卑下する



こともない。

むしろ日米同盟の視点から見ると、今後とも積極的に「国際協力活動は米軍と共に」の基本方針で国際協力活動に臨む方が得策であると考え。今回の経験を通じ、米軍と共に国際協力活動を実施するのは一石二鳥の効用があることが再認識できた。

前述したように米軍のインフラ、情報が活用できる。これは空自活動の死活にかかわることであるが、我が国はとてこれらを自前で整備する能力はない。

二つ目は長期にわたり共に汗を流すことにより軍人同士の連帯感が醸成できることである。従来の1~2週間の演習や共同訓練ではとて醸成できない強い連帯感であり、戦友とも言える同志の絆とも言える。

今回の派遣ではクエートの根拠基地において、仕事はもちろん、会食やレジャー、スポーツ等の余暇活動、各種イベントなどを通じ、兵士同士、将校同士、密度の濃い交流が実施できた。空自と米空軍の距離感は更に近くなり連帯感が大いに醸成できた。「同盟は紙でなく、連帯感」といわれるように、結果的に日米同盟の緊密化、ひいては抑止力の強化につながるものである。

「弱さ」を自覚し、米国を活用する英国、豪州の知恵を見習い、「国際協力活動は米軍と共に」を基本に今後の国際協力活動を実施し、活動を通じて日米同盟の緊密化を図っていくことが一石二鳥の賢明な策である。

今後、日本有事、周辺事態対応のみならず、国際協力活動に関しても日米制服間での常続的意見交換、情報交流を制度化し、派遣に当たっては派遣準備段階からの連携、相互協力等ができる枠組み作り等、国際協力活動における日米連携強化を図っていくことが必要と考える。

## 5 今後の課題

空自のみならず陸海空自衛隊に共通する今後の国際協力活動の課題についても簡単に触れておきたい。まず法的整備の課題がある。国際協力活動は国際社会としての共同の取組である。我が国の国際協力活動は「小切手外交」の汚名にあわてて法的整備された出自がある。このため憲法解釈の縛りもこれあり、現場の行動基準は国際基準とは異なり、独自の進化を遂げたいわば「ガラパゴス的」行動基準になっている。

これらは諸外国軍隊から見れば自衛隊がエイリアンの存在に見えるものであり、共同作業にふさわしい相手とはみなされない。何より現場の隊員が最も苦悩し、誇りや士気を低下させるものである。一旦事態が生起すれば、場合によっては国際社会から非難、侮蔑の対象となる可能性もあり早急に改善を要する。

いわゆる「駆け付け警護」の問題は特に深刻である。国際的にみても非常識

であり、これまでこのような事態が生起しなかったことは僥倖に過ぎない。今後も僥倖に期待するだけではまさに政治の怠慢と言えよう。国際的に名誉ある地位を得るための活動が逆に国際的侮蔑の対象になるとしたら、本末転倒であり、国益も大きく損なわれ、隊員達の汗も報われない。

次に「戦闘地域」「非戦闘地域」の概念規定の問題である。空輸活動は空間、つまり3次元における活動である。「地域」の概念は2次元であり、空自活動への適用にはそもそも無理がある。また広大な空域を行動する空輸活動を考えると、この概念自体が実相から大きくかけ離れており、現場の隊員にとって理解困難な代物である。今回、空自活動の判断基準とはなりえず、ただの心理的負担要因として隊員を悩ましたことを指摘しておきたい。

恒久法（一般法）の制定についても述べておきたい。軍隊による国際協力活動は”First in, first out”が理想的である。つまり文民や民間人が活動できない緊急事態に間髪を入れず活動を開始し、文民などに任せられるようになればさっさと退場する。被援助国に感謝されてこそ国益につながるものであり、現場隊員の汗が報われる。機を失する派遣は効果半減である。また自衛隊は国際的には軍隊であり、いつまでも他国に止まっているべきではない。拍手が怒号に変わる前にステージを下りるのが軍の定石である。

これまで、派遣に当たってはPKOや国際緊急援助を除き、その都度、特措法を制定して対応してきた。どうしても派遣は遅れ、撤収は遅れがちになる。今後は包括的な恒久法を制定すると共に、これまでのPKOや国際緊急援助活動を含め政府決心をより迅速にし、効果的な国際協力活動を実施していくことが重要である。

最後に指揮官の経験から改善を強く望む課題として「ファミリーケアの充実」を指摘しておきたい。今回、5年間の派遣期間中、5回派遣された隊員がいる。毎年4ヶ月は留守をしていたことになるが家族の負担は相当なものがある。特に派遣される隊員の年齢層は大半が幼い子供を抱えており、残された家族の医療、子供の養育等、長期海外派遣における家族負担は大きい。

現在、留守家族支援は自衛隊が現業の中で実施しているが、付加任務であるが故にどうしても痒いところに手が届くようなきめの細かい対応は疎かになりがちである。今後、ますます国際協力活動の機会は増えるであろう。隊員達が後顧の憂いなく胸を張って任務にまい進できるよう、これまで日が当たらなかったファミリーケアの分野にも焦点を当て、片手間ではなく、国家として隊員たちを支えていくことが必要である。

1年間の派遣準備を含む実質6年間の本派遣において、筆者は空幕防衛部長及び航空支援集団司令官の両職で計5年間、直接係わらせていただいた。現地には5回赴く機会があったが、ある時、多国籍軍の指揮官達との会食時、自衛隊には軍法も軍法会議もないという話をする機会があった。それを聞いた將軍連中は一同に驚きの声をあげ、「規律維持の手段は？中途離脱防止の方策は？隊員の士気は？使命感は？」等々、矢継ぎ早の質問を受けたことがあった。予期せぬ質問に” This is SAMURAI SPRITS.” とか言って何とかその場はごまかした。

日中は50℃にも上る炎天下、砂嵐舞う劣悪な環境下、黙々と自らの仕事をこなし、危険な任務にもかかわらず淡々と空輸任務を遂行している隊員達を見る度に、指揮官として、また一国民として頭の下がる思いがした。同時に日本人の持つDNAの素晴らしさを再発見した思いであった。

派遣前半はイラク派遣に関する国内での議論も上滑りとはいえ活発であり、派遣隊員にスポットライトが当てられることもあった。しかしながら派遣後半に至っては、ほとんど国内の議論もなくなり、マスコミに取り上げられることもなく、国民の記憶から消え去ったかのような状況であった。他方、国内状況とは裏腹に危険度はピークに達し、隊員達は現場感覚にフィットする明確な大義が持てないまま、動揺や苦悩は心に納めつつ、黙々と任務に邁進していた。

現地を訪問する度に、隊員の苦悩、厳しい現場の実情と、見捨てたかのような国内情勢との間にある埋めようのない溝の大きさに何とも言えぬ憤りを覚えたこともあった。現場を蔑にして今後の国際協力活動はあり得ないと深刻な危機感を抱いているところである。

現場から見ると、これまでの自衛隊の国際協力活動は「二つの誤謬」の上になり立っていると感じる。一つは「自衛隊員達は危険なところでも任務とあらば喜んで赴く」というステレオタイプな思い込み。もう一つは「自衛隊の行くところは安全が確保されている」という誤認識である。

誤った前提に立って政策を考えるのは極めて危険なことである。冒頭述べたように国際協力活動は現場の隊員が立派に働いてこそ成功するものである。自衛官は聖人君主ではない。普通の平均的日本人であり、キツイことは生理的に嫌悪するし、危険にたじろぐのは当然である。祖国防衛や目前で救いを求める人があれば、たとえ身の危険を感じても行動に躊躇はないと信ずる。だが国際協力活動について同様に考えてはならない。

そもそも国際協力活動はいわゆるMOOTW(Military Operation Other Than War)、つまり本来、軍の仕事ではないが、軍しかできないから軍がやむなく実施する活動である。今回もイラクの空には危険があり、民間航空機が飛べないので各国空軍が軍用機を使って空輸をするという活動であった。実際、派遣期間の終

始を通じ民間の定期運航便は飛んでいなかった。

カンボジア PKO から既に 18 年経過したが、未だ国際協力活動が日本国民の大多数に認知されているとは言い難い。特にイラク派遣は国論が二分されていた。国会での未成熟な議論、傍論ではあるが地裁による違憲判決、市民団体による反対デモ、日本の航空会社によるチャーター便拒否等は派遣隊員の純真な心を少なからず傷つけた。日本の大手航空会社二社は隊員派遣に使う中東へのチャーター便を拒否したし、普通の旅客便に乗る際も迷彩服での搭乗は拒絶された。これでは胸を張って任務に赴けと言う方が無理である。

未だ認知されぬ国際協力活動であるが故に、もし「身の危険」を感じてまでやらねばならぬ任務なら、政治が隊員達に対し、腑に落ちる「大義名分」を明示し、可能な限り国論を一致させて派遣させることが望まれる。特に軍法もなく軍法会議もない自衛隊であるからこそ、そういった努力は極めて重要である。

今回のイラク派遣は幸運にも事故もなく成功裏に終了することができた。だが今後、若者の気質もだんだんビジネスライクに変化してくるであろう。早晩、浪花節は通用しなくなる日がやってくる。隊員の崇高な使命感と義理人情に全面的に依存し、これからも命令さえ与えれば危険な任務でも喜んで派遣に応ずると考えていたら大きな間違いを犯すことになる。誤った前提に立った自衛隊の国際協力活動はいつか行き詰る時がくるのではと懸念するところである。

今後の自衛隊の国際協力活動に必要なことは、現場の目線に立った議論、そして派遣環境の整備、派遣に当たっては明確な大義名分、そして国民の理解と支持が不可欠なのである。