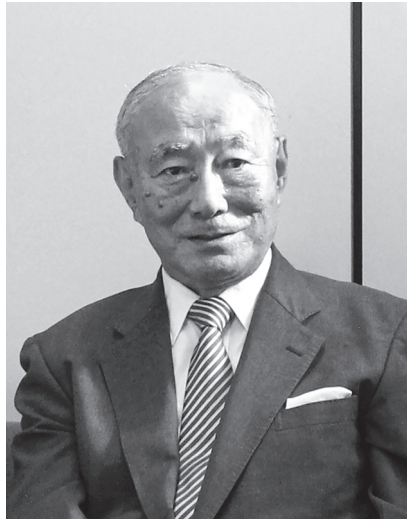


国を護る指揮官の心得

海上自衛隊 第26代海上幕僚長



古庄 幸一 氏

ふるしよ 古庄 幸一
こういち



聞き手
室館 勲
むろが いくお
(株式会社 潮流社)
代表取締役社長

——古庄さんは第26代海上幕僚長を務められました。そのご経験をお伺いしたいです。まずは生い立ちをお伺いできますか。

古庄 私は大東亜戦争の終戦の翌年、昭和21年に、九州の大分県で生まれました。竹田市の隣の大野郡というところです。家は小さな農家で、非常に貧しかったように思います。逆子の未熟児で、紫色で生まれたときは息をしないでなくて、産婆さんも一度諦めたそうでした。

す。金ダライに出したときにわずかに「ふにゃ」と声をあげたそうです。それで、捨てられずに一命をとりとめました。「あの時泣いていなければ、あんたは生きてなかったよ」と後に言われました。しかしそこからはすくすくと育って、飼っていた牛と鶏から採れた牛乳と卵のお陰で、体も大きくなりました。

——物心ついたときには、戦後の時代という空気はありましたか。

古庄 ありませんでした。実際は親も親戚も苦勞していたんだらうと思いますが、正直分らないまま育ちました。幼稚園もない、給食もない時代でしたが、貧乏ながらも楽しく育ちました。小学校に上がる頃にはもう健康優良児で、中学校からバレーボールに打ち込みました。

高校は隣の竹田市の高校に通います。三年

間、担任は同じ先生でした。古典の先生で、その先生の教えが今も心に残っています。先生の影響や、友人たちの影響も相まって、本をたくさん読みました。

——その時期に、勉強や教養を身につけられたのですか。

古庄 いま思えばそう思います。家の書籍を整理する機会に、当時読んでいた本が出てきますが「よくこんな難しい本を読んでいたな」と思うものも出てきました。ともあれ、楽しい高校時代、青春時代でした。

いつしか、将来何になるのか、と考えました。当時は昭和30年代、大学紛争が始まる時期です。ニュースを見たり江戸時代の人の本を読んだりして、色んな人の色んな考え方を知る中で、仕事って何だろうなど。自分の性格から「人と接することの少ない仕事がいい



よって発生する音、磁気、水圧などを感知して爆発するタイプのものもあります。さらには、機雷自体に受

な」と漠然と思っていました。

ある時、神戸商船大学を出て船乗りになった先輩から色んな話を聞いて、その時に「船乗りなら人と会わないでいいかな、国外にも行けるし」と思って、船乗りになるために神戸商船大か東京商船大か、防衛大学に進もうと考えました。全く防衛意識や安全保障などの意識は無かったのですが、父親が「防大なら学費もかからず船乗りになれるぞ」と言うので、防大に行こうと決めました。担任の先生もいろいろ良くしてくれて、晴れて防衛大学校に入校しました。

——そういっためぐり合わせがあったのですね。防衛意識などはそこから醸成されたのでしょうか。

古庄 はい。防大の教育を受けているときに、世の中では大学紛争がありました。自分が進

——機雷掃海部隊がペルシャ湾に派遣されたことは非常に印象的です。まず基礎知識として、機雷とはどのような兵器で、機雷掃海とはどのような作業をするのか、お伺いしてもよろしいでしょうか。

古庄 機雷は、海面や海中、海底に設置して、爆発することで船にダメージを与える兵器です。明治時代ごろの古典的な機雷であれば、接触したら壊れて爆発する仕組みで、重りをつけて沈めるか、浮かべてあります。機雷も時代とともに進化していきます。船の航行に

む道は、ただ単に船に乗ることとは違うんだなという自覚などを肌で感じました。訓練に参加して教官や先輩から国防や船の技術など様々教わって卒業しました。海上自衛隊に入隊後は、江田島で教育を受けて、現役の自衛官からも、指揮官のあり方など様々学びました。

——自衛隊の生活はどうでしたか。

古庄 36年間で半分が艦隊勤務で、29回の転勤がありました。ほとんど毎年のように転勤でしたから、子どもたちも転校ばかりで、妻も子も苦労したと思います。

——長年の勤務で、様々な配置が変わり、海上幕僚長まで務められました。最も印象に残っている配置・任務は何でしょうか。

古庄 1991年のペルシャ湾への機雷掃海部隊の派遣です。非常に危険な任務でした。

け持ちの船を記憶させてあり、近くを通る船が何トンか、種別は何かななどを判断して、受け持ちの船だった場合のみ作動するタイプなものもあります。

様々な種類の機雷を処理するために、掃海もどんどん難しくなっています。機雷の進化和、掃海屋の作業というのはイタチごっこの様相です。

——そんな多種多様な機雷を、どうやって処理するのですか。

古庄 磁気を発しない木造船で、音を極力発しないように航行しながら、機雷につながっているロープを切ったり、音波探知機で探したりします。発見した機雷は、機銃で処理したり、潜水員が爆雷を仕掛けて処理したりします。事故の可能性もあるので、潜水員は大変危険です。ただ、日本の自衛隊は毎年、最

新の実機雷も用いての機雷掃海の訓練を重ねていますから、練度が非常に高いです。世界でダントツの技術力です。

——とはいえ、非常に難しく危険な作業ですね。

古庄 非常に危険な任務です。一般的には、1945年8月15日以降、70年以上も戦争が無い、と言われていきますね。しかし私は「日本は戦後、三度の戦を経験している」と表現しています。それは、三度の機雷掃海任務があったからです。「大東亜戦争後の日本近海の機雷掃海」「朝鮮戦争での朝鮮半島近海の機雷掃海」「湾岸戦争後のペルシヤ湾機雷掃海」の三度です。例えば大東亜戦争では、帝国海軍が港を守るために敷設した機雷が約5千発、アメリカが上空から敷設した機雷が約6千発、合計1万発以上の機雷が日本近海に

軍と掃海部隊が直接決めることとなりました。当時の史料はありません。そして46隻の掃海艇が朝鮮戦争に赴くわけです。アメリカの公式の史料によると、日本の掃海部隊が来なかったら、朝鮮戦争はどうなっていたかわからない、と書かれています。しかしそこで一隻が触雷し、21歳の乗組員が一人、戦死しました（公式には戦死と表現しないことにも憤りを感じます）。その、掃海作業上の死者78名＋1名が、金刀比羅宮の中腹にお祀りをされ、いまでも慰霊祭がおこなわれています。

三度目の戦「ペルシヤ湾」

古庄 そして三度目の戦が1991年、湾岸戦争後のペルシヤ湾での機雷掃海戦です。当時は、もう湾岸戦争が終わった平和な海とい

残留しておりました。機雷のせいで、船が航行できず、日本経済が止まっているわけですから、その膨大な数の機雷を掃海しないことには、戦後の経済活動もままならないのです。それをどう処理するかということで、旧海軍の機雷掃海部隊が中心になり、機雷掃海戦に従事しました。

日本が敷設したものの位置は大体分かっています。アメリカが敷設した機雷も除去しなければなりません。これは大変な作業だったのです。その掃海戦の触雷によって78名の方が亡くなっています。

そうこうしているうちに、朝鮮戦争が1950年に起こります。当時日本はアメリカの統治下ですから、米海軍は、日本から機雷掃海部隊を出してくれと言います。日本国憲法があるので日本政府は何も言えず、アメリカ

う解釈でした。「海上の危険物の除去」という名目での出港でした。先程も申しました通り、機雷掃海の技術は日本が世界一ですから他国の軍隊が処理できない機雷を、自衛隊に処理が求められたわけです。

私は当時、海上自衛隊の広報室長をしていました。非常に危険な任務だと承知しておりますから、掃海艇の四隻の内、もしかしたら一隻は触雷して、下手すると何十人か戦死してしまうかもしれないという覚悟もありました。私は艦に棺桶代わりに白木を搭載させて行かせました。当時はボディバッグもありませんでしたので、もし洋上で死者が出た場合、洋上で葬式をするしかないという覚悟のもとでした。それくらい、決死の覚悟での出港だったのです。

結果、まことに幸いなことに、ペルシヤ湾

では事故も触雷もなく、結局、使わないで済んだことは良かったです。

指揮官の3つの心得

——様々な配置、役割を経験してきた中で、指揮官やトップとしての心得など教訓はございますか。

古庄 私が様々な配置を経験してきた中で感じることは、トップによって全く変わるといふことです。成績が50隻中の1位だった船が、船の乗組員が替わらなくても、艦長一人が交替しただけで、50隻中の50位になることもあります。これは非常に不思議なものですが、だからこそ指揮官のあり方が求められます。私は過去、お仕えした指揮官から、指揮官としてのあり方を実際に見て聞いて学んだこ

え中身が洗濯物であっても、誰かからのお土産と思われるかもしれない。だから、できるだけ手ぶらで出る、もしくは見て中身がわかるようにして出るなど、気の遣い方が変わりました。

2つ目は「自分の分を把握する」ことです。常に自分に与えられた分を理解し、その分をしつかり守る。できれば部下や上官の分を口を出すことはしない方がいい。やってもひとつ上か、ひとつ下の分までだと。それ以外の分をわきまえない仕事に手を付けちゃいけない、ということでした。

3つ目は「自分の配置を愛する」ことです。希望通りの配置や異動ばかりとは限りません。しかし、新たに配置されたのならその配置を愛することです。部下を愛して、配置を愛して、ニコツとして仕事して帰る。それが指揮

とが3つあります。

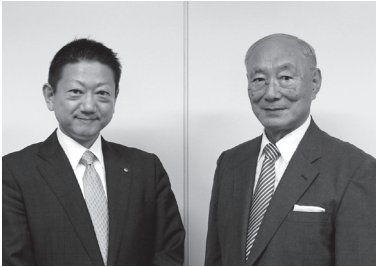
1つ目は「常に部下は指揮官を見ている」ということです。佐世保総監で副官をしていた時、総監が朝礼で部下の前に出ていくときに、事前に必ず、階段の踊り場の姿見で敬礼をする。不思議に思っている時、尋ねました。「総監。朝礼前に必ず鏡の前で敬礼してから出ますが、あれはなぜですか」

「隊員は常に指揮官を見ている。どこでも見ている。部隊の人じゃなくても見ている。適当な敬礼、適当な服装をした瞬間、部下は悪いところを真似する。だから指揮官である自分が最もきちっとしなければならぬ」と言っていました。部屋から出た瞬間や、車を降りた瞬間から常に見られていると。だからこそ、持っている荷物にも気をつけるんだと。中身の分からない荷物を持っていたら、たと

官としての姿だと学びました。海上自衛隊では、船に仕事で行くことを「帰艦」と言います。「船に帰る」であり、「家に帰る」ではない。船こそが自分の居場所だという表現です。

——どの言葉にも含蓄があります。

古庄 あと、リーダーには「ユーモア」が大事です。よく叩き込まれた価値観は「頭はアングルバー（固い棒）ではなくフレキシブル（柔軟な）ワイヤーであれ」とは海軍時代からよく言われました。笑って冗談が言えるくらい余裕があつて本物だと。象徴的なのが2000年にニューヨークで起こった出来事です。式典に参加するために自衛隊の「かしま」が停留しているところに、風と潮流でイギリスの「クイーン・エリザベス号」が接触してしまつたのです。軍艦に船が接触すると



くことも大事です。避難経路や脱出器具も、使ってみたことがなければ、有事に活用できません。そのため、実際の状況を体験しておくことが「訓練」なのです。

たことしかできない」ということです。災害が起こったときのために備蓄も大事ですし、防災意識を高めることも大事でしょう。しかし、非常時の行動は、実際にやったことがあることしかできません。非常食で必要な缶切りを使ったことがない若者もいますし、小さな文字が読めない高齢者もいます。避難時に靴を履けるようにベッドの横に靴を置いておくことも大事です。

立ち位置はどこか

いうことは国際問題に発展する可能性もある重大な事故と言えます。しかし「かしま」の艦長は「大した傷ではなく乗員のケガ人もありません。航行には問題ありません。しかし我々はなんと幸せか。女王陛下にキスされたのですから」とユーモアを交えて語ったことにより、イギリス側も事なきを得た、という話です。ユーモアとともに、柔軟な考え方ができることがリーダーにとっては重要だと思っています。

古庄 「自分の立ち位置」については厳しく指導されました。船乗りは常に「いま自分の船はどこにいる？」ということを地球儀上で把握しておく。GPSを使わずとも、星や太

陽で測る。雨が降って、レーダーが通らない中でも推測航法で概略で推察する。

指揮官、艇長、艦長、隊司令と配置が上がつていくにつれ「いま、燃料はいくら残っている?」「いま真水はいくらある?」などと把握しておくべき情報は増えていきます。常に配置について「燃料はいくら残っている?」と把握することから始まります。これは会社でも一緒です。「今、会社の財政はどうなっている?」「社員の数は?」「部下の体調は?」と、常に自分の立ち位置、そして組織の状態を把握しておく。そういう指揮官じゃないと乗員がついてこない。そういうことを学ばせて頂きました。

最後に、読者の方にメッセージをお願いします。

古庄 有事に備えて言いたいことは「訓練しなさい」です。首都圏でも大地震が懸念されていますが、その準備と訓練を疎かにすると、いざという時に対応できません。安全保障においても災害対策においても、国民の皆さんができることはたくさんあります。ぜひ自分の命は自分で護れる準備をして欲しいと思います。

■ふるしよう・こういち■

- 1946年 大分県生まれ
- 1969年 防衛大学校第13期卒業 海上自衛隊に入隊
- 1986年 第14掃海隊司令
- 1987年 大湊地方総監部防衛部第3幕僚室長
- 1990年 海上幕僚監部監理部総務課広報室長
- 1994年 海上幕僚監部人事教育部人事課長
- 2002年 第30代 海上幕僚副長
- 2003年 第26代 海上幕僚長
- 2005年 退官
- 2016年 瑞宝重光章 受章