

戦闘機パイロットの人生放浪記



三菱重工時代の筆者(2015年)



カフェバーリヒト店長
永田恵嗣

はじめに

小生は航空学生第三十期生として昭和四十九年に航空自衛隊に入隊し、その後波乱万丈？の人生を過ごして現在に至ります。

この度、本誌『翼』への寄稿の機会をいただき、現役の皆さまに少しでも参考になるところがあればということ
で筆を取らせていただきました。詳細は後述させていただくこととして、これまでの経歴の概要を書かせていただきます。

航空自衛隊に入隊後、操縦教育を経て、昭和五十三年に築城基地第八航空団第三〇四飛行隊(F4EJ)、昭和六十三年に千歳基地第二航空団第二〇三飛行隊(F15J)、平成五年航空幕僚監部(以下「空幕」という)通信電子課電子戦班、平成七年第二航空団司令部防衛部勤務、平成十年に航空自衛隊を退職し、三菱重工株式会社名古屋航空機製作所(現名古屋航空宇宙シ

ステム製作所)に割愛移籍し、以後平成二十九年までテストパイロットとしてF15近代化改修、F12後継機、F15能力向上事業などに携わり、定年退職後は東京の防衛専門商社を二つ渡り歩きながら防衛省、警察庁などへの装備品納入を担当する営業本部長の職に就いておりましたが、令和二年三月に脱サラをし、縁あって大分県日田市の豆田町という古式豊かな城下町で古民家カフェバーを開業して現在その店長をしております。

特に戦闘機乗りでこのような転職経歴の方は他にはいないと思いますが、こんな戦闘機乗りの人生放浪記にお付き合いいただければ幸いです。

飛行隊勤務と電子戦研究

最初の部隊である第三〇四飛行隊(昭和五十二年八月一日新編)に所属したのは部隊が編成されて間もなくの時期で、ベテランと若手が主体で中歴層が少ない構成でした。当隊では、歴

代五人の飛行隊長にお任せしましたが、経験の少ない若造のやりたい放題を甘受していただける素晴らしい指揮官の下で他部隊の同期生が経験したことのないような仕事を任せられ、これがその後の航空自衛隊の勤務におけるベースを築かせていただけたと感じています。

昭和六十二年に第二十六期のF15機種転換課程(新田原基地)に入校させていただいて、翌年に千歳基地の第二〇三飛行隊に異動しました。

第二〇三飛行隊には中堅のスキルの高いパイロットが大勢おり、自身がF15の操縦にも慣れてきた頃に自己防衛用電子戦装置のJ/AHQ-8の装備化が始まり、現場部隊では使用法も分からなく放置されていた中で航空総隊が運用法に関する研究を開始することとなり、当時飛行隊内で無役の小生がその担当をすることとなりました(これがその後の人生を大きく左右することとなりました)。

自分としては空中戦闘(ACM)や

射撃についてはそれなりに自信を持っていましたが、「電……」と名の付くものには全く造詣もなく、できれば避けて通りたかった役割でした。電子技術に関する基礎知識も何もなかったのがままをいって運用研究の時期を翌年に遅らせていただき、その間に三菱電機株式会社、東京計器株式会社といった関連企業を何度も訪問し、勉強させていただきました。

また、運用研究に先立ち、J/AHQ-8の頭脳ともいえる位置付けにあるのがJ/APR4(F15J/DJに搭載されているレーダー警報受信機)であることを認識して、航空総隊の運用研究に先立ってJ/APR4に関する第二航空団の自主研究をさせていただきました。当時は電子戦を司る組織もなく、その運用のコアとなるスレットテーブル(収集した電磁波の特徴を分析して記録・蓄積した電子戦支援データベース)、ジャムテーブル(妨害電波に関する電子戦支援データベース)などの基本的なデータも全く

が主だったものでしたが、時は平成五年、バブルもはじけた後で防衛予算が右肩下がりになる一方の時期に電子戦関連の予算を前年比二〇〇％獲得し、さまざまな分野の先輩諸氏から「……！」という視線を浴びることとなりました。

空幕勤務期間中には阪神・淡路震災が発生し、その二か月後にはオウム真理教による地下鉄サリン事件（無差別同時多発テロ事件）が発生し、六本木の防衛庁に出勤途中で地下鉄日比谷線「茅場町駅」のホームに入ってきた電車が当該電車でドアが開くと共にせきこんだ人々があふれ出てきたのには驚愕しました。倒れ込んでいる人の肩を抱いて地上に逃れたことは生々しい記憶として残っています。

空幕での業務の中には現在でいうF-15近代化改修事業のプロジェクトチームの一員となり、連日深夜まで各分野の担当者たちと熱い議論を交わしたことも懐かしい思い出です。このプロジェクトチームに関わったことがそ



空自最後のフライト(千歳基地)1998年3月

存在しない状況であったことから、自主研究成果の前文は、一元管理もないまま部隊に装置を当てがうだけの航空自衛隊に対する組織批判となり、報告を上げた北部航空方面隊司令部から「組織批判が過ぎる」と突き返されることになって、大幅にオブラートに包まれた報告が正式に上がることとなりましたが、修正前の文面が当時の北部

航空方面隊司令官だった杉山蕃空将（防大四期）の目に留まることとなり、これが人生を大きく変えた第二弾となりました。

その自主研究に引き続いてJ/A L Q-8の運用研究に着手し、小生の無理難題の要望を聞き入れてくださった航空総隊司令部の通信電子課の関係者の皆さんおかげで研究対象として航空自衛隊のシステムにとどまらず、陸上自衛隊の防空システム、海上自衛隊の護衛艦までを含めた上に、当時装備されたばかりの飛行開発実験団のEWE S（電子戦評価システム）にF-15の実機を電波暗室にぶら下げてさまざまデータ取得までするかなり大規模な運用研究となりました。小生の航空自衛隊勤務時代の出来事として最大のイベントであり、それなりの成果を導き出せたと自負しております。結論的には当時いろいろと不評もあったJ/A L Q-8がかなりの能力を有していること、もしこれが役に立たないとしたらそれは装置のせいではなく、その能

力を発揮させる電子戦データの欠如が原因であると確信しました。

航空幕僚監部勤務

当時の自分は防空戦闘の優秀はもはや空中戦闘や射撃ではなく、電子戦能力の発揮の有無にあるとの確信に至り、その運用をさらに研ぎ澄まそうとしている矢先に、杉山空将が航空幕僚副長に就任されるや否や、突然の人事発令で空幕（通信電子課電子戦班に配置）勤務を命ぜられ、まさに青天の霹靂でありました。空幕に勤務するような経歴も持たず、ましてや全く希望もしておりませんでした。仕事の間を戦闘機のコックピットから都会のデスクに移すこととなりました。

時を置かずして航空自衛隊に電子戦管理隊という電子戦データを一元管理する組織が編成されたことは自らの運用研究の成果が聞き入れられたものとの肩の荷が降りた気がいたしました。

空幕の勤務は電子戦関連の予算要求

の後の人生を変えた第三弾で、とどめを打った形となりました。

この事業の予算要求が行われる時点で二年の勤務期間が終了し、再び第二航空団に返り咲きました。

自分の思いを胸に

自分の中では能力の高い電子戦装置を有した戦闘機の開発が今後の防空能力の帰趨を制することになるという確信は変わらぬまま、航空自衛隊の制空戦闘部隊の精強化はこれから開始されることになるF-15近代化改修事業の行く末が大きな鍵を握っているという思いに向かつて行きました。「他人に任せていては事業の成り行きがどうなるか分からない」との意識から、航空自衛隊を退職して三菱重工に移籍してその事業を自ら担おうと考え、その思いを当時の第二航空団司令の吉田正空将補（防大十四期）と、そして次の団司令となられた永岩俊道空将補（防大十五期）にお伝えし、当初は慰留いた

いたものの、最終的にはご理解いただいた退職の運びとなりました。

割愛移籍が決まった頃、長年携わっていたソフトボール活動の結果、千歳に配置されていた陸上自衛隊第七師団の隊員たちと編成した「北海道自衛隊」という名前のソフトボールチームで団体予選を勝ち抜いて、平成九年の大阪国体に北海道代表チームの主将で一番打者、二塁手として参加し、それまで常に初戦敗退の北海道チームが全国三位という成果を提げて千歳空港に凱旋し、千歳市長の出迎えを受けたのは痛快な記憶ですが、第二航空団司令部防衛部の運用班長が十日間も休暇をとって団体に参加するなど随分勝手なことでもさせていただきました。

テストパイロット

三菱重工に移籍したものの、当社のテストパイロットは基本的には飛行開発実験団のTPC（テストパイロットコース）出身者の職場でした。TPC

を出ていない航空総隊からのパイロットで、テストフライトのイロハも知らない者が配置され、周囲にはいろいろな迷惑を掛けたことと認識しています。ただ、そういう戦闘機が実戦で役に立つかというものは誰よりも理解しているつもりでしたので、その一念で動めてきました。F-15近代化改修の形態一型、形態二型の初フライトも担



三菱ビジネスジェットの前で(2015年)

ます。個人としては墜落の直前にコンクリートの滑走路が目前に迫り、死を覚悟したことからの後の死生観も変化があったように思います。「やり残したことはない人生にしたい」と。

新しい出会い

三菱重工退職後は東京の防衛専門会社に転職し、防衛省、警察庁に対して、主として個人装備を取り扱い、これまでの空の世界から陸上自衛隊の特殊部隊、水陸機動団や警察のSATなどの特殊装備品を納入する仕事に従事し、空と地上の装備品の差異についてゼロから勉強する日々でした。

在籍していた会社は令和元年十一月に幕張メッセで開催された日本初の大規模な防衛・セキュリティ総合展示会となったDSEI Japanを主催した会社でもあったので、こうした前例のないイベントの開催という知らない世界も垣間見ることがとなり、世の中には知らないことがまだまだ山ほど存

当させていただき、HMD (Helmet Mounted Display) や戦術データリンク(Link-16ターミナルのFDL (Fighter Data Link) の導入に関しては何度も渡米して座学やシミュレーター訓練を受講し、その成果を受けて航空自衛隊のさまざまな方々に対して研修訪問時、戦技課程やミサイル集合訓練などにおいてLink-16の何たるかをプレゼンさせていただく機会を得て、その回数は一〇〇回を超える数となりました。

空幕のF-15近代化改修プロジェクトチームから数えて量産機の納入に至るまで約二十年を担当し、官民通じてF-15近代化改修事業に最も長く携わった人間であると認識しております。三菱重工勤務の後半にはF-15後継機事業の立ち上げ、F-15能力向上(二度目の近代化)事業の立ち上げに参画し、退職後、それが予算化されたことを聞き、うれしく思っております。ただ、残念なこととしては在籍中のF-15戦闘機のフライバイワイヤーの

在することを思い知らされました。そんな中でたまたま妻の中学、高校の同級生で長年フランスに在住し、現在はドイツ連邦共和国に在住する知人が大分県日田の古民家を相続したもののドイツ在住のために使い道がないということを目にして、これまで組織にしか身を置いたことのない人間として個人事業主というものに挑戦してみたくなり、令和二年三月に脱サラして、コロナ禍の世情に逆らって古民家を大改修の末にカフェバーを令和二年十月に開



商社員時代(2018年)



F-4前でラストフライトのセレモニー(2015年)

操縦系統の誤接続によって機体を失うという事故の機長として遭遇し、自身の脊柱も二個の脊椎がチタンのパイプに置き換わるという痛みを負いましたが、貴重な国の財産を喪失させてしまう事故が発生し、当時在籍した社員の一人としてこうした事故を防げなかったことを誠に申し訳なく感じている

業して現在に至っております。

日田市豆田地区という江戸時代は天領(九州唯一の幕府の直轄地)の城下町として栄え、今もその街並みを維持している古式豊かなところで、その文化財保護区域の古民家に店を構えています。和風の店構えから一歩中に入るとヨーロッパアンティークの内装というサプライズ感のあるカフェバーで、物珍しさも手伝ってか開業以来多くの来客を迎えて盛況をいただいております。

カフェバーのオープン直後には岐阜に住む三十七歳の長男が九州への出張時に所属する会社の役員と共に訪れてきました。その役員の方が「お父さんのような経歴の方にどう映るかわかりませんが、永田君は弊社にとってなくてはならない極めて重要な人物です」ともったいないお言葉を頂戴しました。その方にはこう返させていただきました。

「ライト兄弟が空を飛んでからわずか七十年もしないうちに人類は音速で

空を飛びました。人間の世代にして三代か四代の間です。つまり親より子、子より孫が飛躍的に進歩しなくてはこのような成果は生まれません。親を超えられない人間は人類にとってあつてはならんのです」

私は常々航空自衛隊についても同じことを考えています。国を取り巻く安全保障の環境は目まぐるしく変化して



カフェバーを開店した現在の筆者

います。防衛に関する技術もまさに日進月歩です。先輩と同じことをしていたのでは航空自衛隊の発展はあり得ません。一日も早く先輩を追い越し、新たな航空自衛隊へと発展させていただく必要があります。

最後に

取り止めもない拙文ではございましたが、「一日も早く先輩を追い越せ」この言葉をロートルのOBから現役の皆さまに向けた言葉とさせていただきます。

退職後にカフェでも開業してみたいと考える方には何かアドバイスできることがあるかもしれませんので遠慮なくお訪ねください。ただ、カフェバーの開業は舐められません。バーの営業（夜間）は週に三日にしていますが、開業から一か月間の労働時間は三六〇時間を越えました。労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）でいう残業が月間二〇〇時間を超える超ブラック企業状態です。（汗）体重も四キログ



カフェバー・リヒト外観（大分県日田市）

ラムほど痩せました。妻が言うには「人生で今が一番仕事してるよね。」間違いないありません。とても片手間ではない起業でした。

歴史の街である日田市豆田町のカフェバー「リヒト」に足をお運びいただける機会がございましたら大変うれしく存じます。