

3月11日東日本大震災および核危機への人道支援・ 災害救援対応に関する豪州国防軍の視点¹

ティモシー・ジェレル²

東日本大震災および津波災害の発生、その後の核危機に際して、直後から日本政府、防衛省、自衛隊に対する長期的な人道支援・災害救援対応（HA/DR）を行ったのは、米国および豪国防軍（ADF）のみであった。

豪国防軍が軍を派遣できたのは、決して偶然ではない。これは長年にわたる豪日両国の二国間協力および米国を含めた三国間の協力の結果を反映したものである。

背景

3月11日の東日本大震災、津波災害およびその後の核危機によってもたらされた惨状については、すでに様々な形で詳細に伝えられており、本稿ではそれを繰り返すまでもないとする。

本稿では、当時の HA/DR について、米国に次いで最も日本に近い安全保障上のパートナーである豪州の一将校の視点を紹介したい。震災発生時、豪国防省の在日国防武官であった私は、当該の危機に対する豪州政府の大局的な見解を一定程度において理解していた。しかしながら、本稿ではあくまでも、私個人が最も精通する豪日両国の防衛関係に焦点を当てる。

震災発生時、東京都内のその他の施設と同様、豪大使館でも通常の業務が中断した。しかし、我々はその後すぐに職場復帰し、散乱したものを片付け、キャンベラとの通信を再開した。

我々の最初の任務は、豪大使館職員とその家族の安否確認だった。私の場合、

¹ 本稿に示される見解は、著者個人のものであり、必ずしも豪州政府ならびに同国国防省、国防軍の見解を示すものではない。

² 豪国防省所属。

関東の各地に 19 人の部下がいたばかりでなく、豪本国から訪日中の一行もあった。彼らの安否確認を終えると、我々は震災の被害程度に関し、詳細を把握する作業に着手した。しかし、日没も近く、早くても翌朝まであまり情報が得られないことは明かだった。何もできずにいることが、困難な場合もある。だが我々は、危機発生当日の夜に防衛省を訪問したいという衝動と闘わなくてはならなかった。震災発生から 1 時間を待たずに、豪州（政府）が C-17 輸送機を派遣するとの最初の通知が入った。ただし、豪州（政府）は、日本政府がどのような支援・援助を要請するか次第で C-17 の積載量を決定するという以外に、詳細を伝えることはなかった。

我が方の職員たちが、豪国防省幹部と防衛省あるいは自衛隊のカウンターパートとの間での電話回線をつないだことから、それ以外にも、連絡が入ってくるようになった。刻々と変化する状況と新たに伝えられる情報から、我々は、豪本国に対し、地震および津波は甚大な規模であり、防衛省・自衛隊の指導部は、情報の収集に時間を要するはずだと説明した。日本にとっても、そしてその他の国にとっても、これは未曾有の大災害であり、防衛省・自衛隊の上層部も指揮官たちも、状況の把握に時間が必要だった。善意でかけた電話にでさえ、対応している暇はないはずだと説明した。豪国防軍および豪国防省指導部に対し、防衛省職員たちに時間的な余裕を与え、たとえ無意識にはあっても、多忙を極める彼らに負担をかけないよう計らうことが、豪大使館付き国防武官である私の仕事のひとつであった。我々は豪本国に対し、電話をかけるのではなく文書を送るよう伝えた。業務上密接な関係を保っている防衛省・自衛隊の友人たちに、電子メールや携帯電話のメールを送ることは可能だった。

大震災と津波の規模に圧倒されていた日本政府には（これは、どの国の政府であってもそうだったであろう）、外国の同盟国や友好関係にある国（international partners）との間での協力を即座に考える余裕がなかった。この点は、その他の先進国政府の過去の対応にあっても同様である。2005 年のハリケーン・カトリーナ襲来時の米国政府および 2011 年 1 月のクイーンズランド州での洪水発生時の豪州政府は、国際社会からの支援の申し出を当初は拒否し、危機発生から数日の間、申し入れのあった支援を最大限に活用することができなかった。

日本では、外国政府からの支援の申し出に対する正式な“窓口”は外務省である。しかしながら、これは無理もないことであるが、外務省は、この危機に関する日本政府内の意思決定の中枢ではなく、また特に、外国の軍隊からの支援の調整を行うことに不慣れである。さらに、初めて遭遇した事態への対処法を、危機の渦中に学ぶのは困難である。そうした状況にもかかわらず、松本外相は、豪州政府の文民組織である「都市地域・搜索救助機動部隊」の配備に関するラッド豪外相の申し出の受け入れを決定した。この文民組織は、日本政府が2011年2月にニュージーランド・クライストチャーチで発生した震災の際に派遣したものと同様の組織である。そして、都市地域・遭難救助機動部隊、同部隊の装備および救助犬を派遣するために最適手段が、豪国防軍のC-17輸送機だった。

しかし、同部隊の到着は予定よりも遅れた。それは、豪国防軍が、同部隊の隊員および装備を安全に軍用機に搭載するのに不慣れだったからであった。それに加えて、日本のHA/DR活動に重大な貢献をする必要性がない限り、当該の輸送機は米陸軍予備部隊(USAR)を派遣した後に速やかに、豪本国に戻る予定となっていた。つまり、追加任務が至急、与えられない限り、C-17を確保しておくことはできなかった。

さらに、C-17の活動拠点とする適切な基地を選定する課題があった。C-17輸送機を最大限に効果的に運用するには、同輸送機の空輸活動率を最大にすることが第一であった。そのため、活動拠点としての基地には、パレットによる積荷と搭載に必要な設備、スペースが必要であった。しかし、日本の商業用空港(commercial airport)は、これらを備えていなかった。このため、空軍基地の利用が議論されたが、C-17は大型空輸機であるため、航空自衛隊のすべての基地が対応可能というわけではなかった。例えば、この輸送機を駐機可能なエプロンが、すべての航空自衛隊の基地に整えられてはいない。我々がかつて、航空自衛隊の基地でC-17を展開させたことがなかったばかりか、C-17を日本へ派遣したことさえなかったのである。危機が拡大を続けるなか、先例を確立しようなどと考えている余裕はなかった。

防衛省・自衛隊が、その他の日本政府の機関と同様に、直面する課題の大きさ

と複雑さに圧倒されていたのは、もっともなことであった。新しいことを試すべき時ではなかった。在日米軍司令部および外務省が、HA/DRを行う外国の軍隊が日本国内の米軍基地を利用することを認めたという連絡を受けた我々は、在日米第5空軍および航空自衛隊が共同運用する横田基地が、C-17 輸送機の活動拠点として最適の場所だと判断した。

我々は、C-17 輸送機の横田基地への着陸許可について外務省と協議するとともに、日本領空内においての活動に関する7日間の全面許可について、外務省および国土交通省と協議した。さらに、防衛省、空幕および統幕の首席後方補給官(J-4)が、豪州のC-17 輸送機が被災地に向かうこと、日本政府と自衛隊への支援を実施することを了解しているのか否か、確認するための手順を踏んだ。

C-17 輸送機が横田基地に着陸する前に、我々は米統合任務部隊(JTF)の幕僚と面会し、豪空軍(RAAF)のC-17 輸送機を米空軍の空輸作戦および任務の一部に組み込むことを要請した。これは、豪国防軍と統幕の首席後方補給官(J-4)の間に、個別に直接の後方連絡線ならびに任務の割り当てに関する連絡経路を設置せざるを得ない状況を回避するためであった。統幕の首席後方補給官(J-4)はすでに、各自衛隊が担う最大の後方支援活動のみならず、初となる共同作戦の調整を行うという重責を担っていたのである。

我々と米統合任務部隊との間の調整は、横田基地が有している国連軍(後方部)司令部としての機能を通して行われた。国連軍司令部は、横田基地の通常の体制ではないものの、国連軍(後方部)司令部としての横田基地は、豪州のような派遣国と協力して活動する経験を有していた。

我々は、事前に実施した豪国防軍の後方補給担当間における協議を通して、日本の統合幕僚監部には、常設のJoint Movements and Control Unitが設置されておらず、陸・海・空の各自衛隊の部隊の幹部の中から任命された担当官がその任務を担っていることを理解していた。この点についても豪国防軍は、統合幕僚監部はすでに複雑な任務を負っており、それを一層複雑にさせてはいけなかったと考えた。そのため我々は、米空軍との間で確立している、すでに機能している相互運用体制を利用することにした。

こうした状況にあっても、防衛省は当初から、可能な限りの支援を提供していた。防衛省および陸上幕僚監部は、都市地域・搜索救助機動部隊（SAR）のために南三陸の地図を用意してくれたほか、状況認識のための情報（situational awareness information）を提供してくれた。日本政府は、それまでに実施したいずれの訓練シナリオをも、想定されたいずれのシナリオをも上回る規模の災害救助活動に対処するため、利用し得る最大のリソースとして、防衛省・自衛隊への依存をますます高めていた。これらは、そうした状況なかで行われたことである。

最初の C-17 輸送機が到着するとすぐに、米第 13 空軍を通じて追加の任務が与えられた。そして、C-17 は何の問題もなく、速やかに米軍の通常の空輸体制に統合された。ただし、豪空軍 C-17 指揮官は、米軍の輸送任務よりも日本政府の依頼を優先するという豪本国の優先順位を明確に示していた。その時点において我々は、こうした新しい協力体制という画期的な出来事が、最終的に何を確立して終わることになるのか、十分には理解していなかった。

この C-17 輸送機は、合計 17 回にも及ぶ救援物資の空輸を行い、以下の物資を含む 450 トン以上の人道支援物資を輸送した。

- 自衛隊車両 41 台
- 自衛隊隊員 135 名
- 搬送用飲料水 45 トン
- 仙台空港の滑走路洗浄装置の専門家

一方、陸上自衛隊の装備と人員を沖縄（嘉手納）から輸送することは、新しい課題であった。

最初の課題は、人員に加え、不慣れな装備を搭載することの複雑さにあった。幸いなことに、豪空軍の C-17 搭乗員には、相応の言語能力（日本語）を有する者が含まれていた。しかし、実際のところ、通常の任務において、空軍の飛行隊長（中佐）が准尉や下士官のロードマスターを支援することはないという点を考えれば、資格過剰の通訳だったと言えるかもしれない。任命された将校（ソニア・ハロラン空軍中佐）は、国防武官補佐官（Asistant Defense Attaché）のなかで最も日本語に堪能な一人だったばかりか、東京駐在 3 年間の経験があった。さらに、豪空軍

の将校としては最初の（そして今のところ唯一の）、航空自衛隊幹部学校の卒業生だった。つまり、飛行隊隊長であるハロラン中佐は、この任務には階級が高すぎるが、その輸送機に搭乗した先任幹部であり、安全が最重要という環境の中で、また、それまで理論上で検討されたことしかない活動を実行するという多大なプレッシャーの中で、言語上、または文化的な誤解が生じる可能性を低減させるためには、通訳を担当する最適任者だったのである。

飛行隊隊長であるハロラン中佐はまた、豪日米の太平洋長距離航空輸送セミナー（PGAMS）プログラムに精通しているという重要な経験を持った、数少ない豪空軍軍人の一人でもあった。このプログラムは、2007年から開始されたもので、HA/DR シナリオにおける戦略的空輸体制において、アジア太平洋地域で最も有能な3つの空軍がより密接に協力するための、能力の向上を目指すものである。このプログラムは、成熟には程遠い段階にあるものの、戦略的な空輸体制の確立に関する3カ国それぞれのアプローチについて、類似点や相違点などを相互に理解するための、基本的な枠組みを提供している。

2007年にはプログラムの一環として、陸上自衛隊のCH-47JヘリコプターのC-17への搭載に関する検証が行われた。静止試験に限定されたものではあったが、これにより、搭載形態および認証についてのプロセスの違いを理解することの重要性、豪国防軍、自衛隊および米軍における能力の相違を補完することが、三軍の協力において重要であることがわかった。日本のCH-47ヘリコプターの保有台数は、世界第2位である。このヘリはほぼ間違いなく、国際的なHA/DR任務に最適の回転翼航空機だとされている。しかしながら、日本は、専守防衛の政策によって空輸能力を制限している。そのため、この価値の高い、多くの状況において必要とされる輸送機が、必要とされる場所に迅速に展開する能力もまた、制限している。

空輸能力の不足が意味することの典型的な例として、2010年にパキスタンで発生した洪水の際に、陸上自衛隊のCH-47の派遣がある。この時、派遣されたCH-47 3機のうち2機は、海上輸送をせざるを得なかったため、到着したのは日本の災害救助活動が終了するわずか数日前だった。豪日がこの時、密接な調整を行えていれば、時機を逸することなく、豪空軍のC-17で、陸上自衛隊のCH-47

を輸送できていたかもしれない。自衛隊の派遣先は、豪州政府と豪国防軍の合同医療チームが活動していたムルタンであった。

2010年初めには、豪国防軍と日本の統合幕僚監部によって、自衛隊のハイチ派遣を豪空軍のC-17が支援することに関して検討された。しかし、提案された搭載物（この時は業務用の土木機械だった）の認証に関する問題を解決するだけの、時間的な余裕がなかった。この時の教訓、あるいは改めて学んだことは、危急の場合において、近道をするのは困難だということだった。

この時の教訓は、2010年の豪日間における物品役務相互提供協定（ACSA）に反映された。そして今後、これは豪日両国、および第三国を対象としたHA/DR協力に対しても、反映されることになるかもしれない。日本の国会が自衛隊法に必要な改正を承認するまでACSAは発効しないが、それでもなお、豪日両政府の協力に向けて、前向きな枠組みを提供したといえる。

ここで、それ以前に経験がないにもかかわらず、豪空軍のC-17がいかにして陸上自衛隊のヘリを搭載し、沖縄から東北まで安全に輸送できたのかという疑問点が生じる。その答えは、陸上自衛隊のヘリは、それ以前に何度も米空軍のC-17によって輸送されており、搭載準備ならびに搭載時の固定方法に関するデータが蓄積されていたということである。米空軍と豪空軍の空輸方法にはかなりの相互運用性と、プラットフォームおよび手続きに関する共通点がある。そのため豪空軍のロードマスターは、米国・自衛隊間の協力と訓練から得られたデータを、陸上自衛隊の装備を安全にC-17に搭載するために活用できたのである。これによって、搭載は大きな問題や遅延なく実施された。このことは、日米間および豪米間の密接な二国間協力と訓練の賜物であるだけでなく、豪日それぞれが米国との二国間協力を通じて得た経験が相互に補完し合い、三国間関係ならびに豪日二国間関係を支援し得るということを示したのである。

つまり、PGAMSからの経験、そして資格と経験のある連絡将校の存在が、空輸作戦の安全性に対する両国の信頼感と、安全性を高めたのである。そしてまた、作戦実行時の協力について、その端緒をつけるに際して生じる潜在的リスクを軽減したのである。

核の危機

空輸体制に関する我々の協力が順調に進み始めた直後、巡り合わせの悪いことに、新たな危機が発生した。震災発生の翌日、福島第一原子力発電所に問題が生じた可能性があることは把握していた。しかし、状況に適切な対応ができていないことを示したのは、自衛隊の CH-47 が機体に吊るしたバケツから、原子炉を冷却しようと海水を浴びせている 3 月 17 日の光景だった。

日本政府はこの時も、拡大を続け、予測のつかない問題に対するコントロールを回復するため、同政府が利用し得る最大かつ最も有能な組織である自衛隊に依存した。防衛省を訪問した我々の目には、すでに壊滅的な被害を出していた地震と津波に加えて新たに生じたこの問題が、各自衛隊の幹部および政府当局者たちを参らせてしまう危険性があることは明らかだった。彼らはすでに、人間の忍耐の限界にまで追い込まれていた。その前の週から最低限の睡眠しか取っていない彼らの顔に刻まれた責任の重大さを目の当たりにし、我々はその時初めて、非常に重大な懸念を抱いたのである。

我々はその後、米国政府から、遠隔操作が可能な高圧放水機の豪本国から日本への輸送について要請を受けた。我々は、その任務が容易ではないことを認識していた。輸送機をこの任務に転用することは豪政府にとって、戦術、作戦、戦略の各レベルにおいて、重大なリスクを伴った。

戦術レベルにおいては、我々はすでに、福島原子力発電所付近の領空における HA/DR 任務のために C-17 一機を使用していた。そして我々は、我が軍の兵と輸送機の安全確認のため、原子炉の状況に関する情報を緊急に必要としていた。被曝していれば、救援任務は停止せざるを得なくなる。我々は情報の大半を、安全性に関して我々と同じ懸念に直面している米国の統合部隊を通じて入手していた。しかしながら、防衛省の見解を理解することも重要であった。そのため我々は防衛省に対し、安全性に関する情報の提供を強く求めたのである。

作戦レベルにおいても、さらに 2 機の C-17 を日本に派遣することは、我が国にとって危険を冒す行為であった。2011 年 3 月当時、豪州が保有していた C-17 輸送

機は4機のみで、そのうち1機は、予定されていた長期メンテナンスのために米国内にあった。1機をすでに日本でのHA/DR任務に投入している我々に、さらに2機の派遣をという要請は、我が国に残された戦略的な重量物輸送能力のすべてを、日本に送ることを意味した。アフガニスタンや中東、その他の地域での作戦のために派遣している我が国の部隊に不可欠な補給任務から、輸送機を転用しなければならないということである。また同時に、豪空軍の乗組員は豪国内の安全保障上の任務を支援するために広範囲にわたって派遣されており、運用可能なC-17のすべてを日本でのHA/DR任務に充てれば、作戦上の脅威との間における物資の補給を再調整する必要が生じ、混乱を来す危険性があった。

戦略レベルにおいても、豪政府は複雑なリスクを負っていた。まず、運用可能なC-17をすべて日本でのHA/DR任務に投じるということは、豪国内での自然災害や海外に派遣されている豪国防軍が作戦上でこれらを必要とした場合、あるいはその他の地域で危機が発生した場合など、別の緊急事態が生じた場合にも、豪国内には一定期間において、戦略的輸送能力に予備がない状況が生じることだ。そして第二に、日本におけるC-17の放射能汚染の可能性に関する情報が、ほとんど提供されていなかったことである。その危険性は低いとみられたが、完全な評価を行うためには、より多くの情報が必要だった。

最後に、豪国防軍が実施しようとしていたベクテル社製高圧放水機の輸送は、米国政府の要請に基づくものであり、日本政府の要請によるものではなかった。我々は日米政府高官の間で緊密な調整が行われていることを確信していたものの、高圧放水機の必要性に関する日本側の認識、ならびにその使用方法を推し量ることは困難であった。また、我々は日米間で複数の危機管理計画が同時に検討されていることを知らされていた。しかしながら、最終的にどの計画が採用されるのか、あるいは必要とされるのかを推測することも困難だった。

我々は拡大する核の危機に関するより多くの情報を求め、再び防衛省を訪れた。新たな情報がなくても、市ヶ谷における状況を把握することはできるはずだと考えたのだ。震災発生から最初の72時間は、防衛省および自衛隊の職員がその直面する任務の甚大さを測ろうとするなかで、大混乱の状態だった。人間が眠らずに耐

えることができる限界は通常、72 時間とされている。我々は彼らに休息が必要な時を見計らって、再び訪問したのだ。スリム陸軍司令官が「指揮官とその部下が有効かつ効果的であり続けようとするならば、最も戦闘が激しい時でも毎日 8 時間の休息が必要である。しかし、これを達成するのは困難だ」と言ったのは、有名な話である。

しかし、当初の HA/DR 任務において、防衛省・自衛隊に求められた役割は拡大を続け、彼らが直面する状況は困難になっていた。そして数日後には、核の問題への対応までが加わったのである。各自衛隊は増大する任務をこなすのに十分な規模と能力を有しており、日本政府が持つ最高の、そして唯一の資源であることから、その任務がずるずると拡大する状況は不可避であった。外国からの善意の申し出も、過大な負担に耐え、刻々と状況を変化させる未曾有の難題に対応している職員たちの妨げになる可能性があった。

福島原子力発電所の問題は、その時点においてもまだ明確にされていなかった。だが、その疑問に対する具体的な回答が得られるとの期待は、ほとんど持つことができなかった。こうした状況のなかでも、キャンベラでは要請に応えるとの決定が下された。輸送機による支援の優先順位を再調整し、日本政府にもうひとつの危機管理上の選択肢を提供するため、要請があれば必ず、高圧放水機を輸送すると決定したのだ。

そして、バクテル社の高圧放水機が「アクア作戦」に投入された。原子力発電所の原子炉を緊急冷却するために米軍および自衛隊が実行した作戦において、放水作業に使用されたのである。

高圧放水機を搭載した豪空軍の C-17 輸送機 2 機は、米空軍の横田基地に到着した。そこから陸上自衛隊によって小名浜まで輸送され、そこで米海軍所有の 2 艘の水はしけに取り付けられた。そして、海上自衛隊の艦艇によって原子力発電所まで曳航されたのである。これは、緊急時における豪日米の三国間協力の有用性を示す最善の例だといえる。

「アクア作戦」の終了後、高圧放水機を搭載した豪空軍の C-17 輸送機 2 機は豪州に戻り、その後は再び、アフガニスタンおよびその他の地域に展開する我が軍

の支援にあたっている。2機のうち1機には、横田から帰国する米陸軍予備部隊の兵士が搭乗した。

最後の1機が日本におけるHA/DR任務を終了したのは3月24日であった。豪国防省は、豪国防軍が日本政府ならびに国民に提供し得るその他の支援について検討した。しかしながら、発展途上国での支援の経験は、世界の主要経済国である日本に適用可能なものではないと判断したのである。豪国防軍は南西太平洋の小さな島国で学校の再建やその他の土木工事を支援しているが、そうした支援は、日本の状況に適切なものではなかった。豪州は当初、航空自衛隊の松島基地ならびに訓練施設の修復に対する支援の申し出を検討したが、こうした任務は我が国の支援を必要とするものではないと結論付けたのである。

我が国が学んだ教訓

人道支援・災害救援活動としての「パシフィック・アシスト」作戦は、日本政府ならびに日本国民に支援を提供したという点において、成功を収めた。

この成功は、豪日二国間、そして豪日米三国間の防衛・安全保障関係に対して行われてきた多大な投資を反映したものである。

前述のとおり、豪日間の物品役務相互提供協定(ACSA)に関する議論と交渉は、両国の内外でのHA/DR任務における協力についての両国政府の意思を示したものである。PGAMSは、相互運用性における相違点と、空輸管制へのアプローチにおける類似点についての理解に関して、実質的な枠組みを提供した。

こうしたプロセスに加えて、適切な人材が関与したことも重要な点であった。ハロラン中佐が果たした役割は、経験豊富な連絡将校の存在価値を示す例となった。相互運用性における相違点は、人材の知識とスキルの活用によって埋められるということが示されたのである。ありとあらゆるシナリオを想定した訓練は不可能であり、その時々において、その場で何らかの対応を取る必要があることから、これは特に重要な点である。

我々はまた、防衛省および各自衛隊が必要としていたのは、新たな追加任務ではなく、支援であることを認識した。ただし、善意に基づいて言えば、より重要な

は、実用性のある解決策の提供を通じて、日本の国民と政府のニーズに見合った実用的な支援を提供することである。精神的な支援は、後からでも十分なのである。

それぞれの強みや不足している部分など、互いの組織について熟知しておくことも不可欠である。我々は、自衛隊が単独では満たすことのできないニーズが、我々の大型輸送機による支援によって満たされるということを認識した。PGAMS への関与における成功がいかなるものであれ、今回は、統合幕僚監部との間で空輸支援に関する豪日二国間の新たな調整作業を行う時間的な余裕はなかった。従って我々は、米第 13 空軍空輸管制センターを通じて、C-17 派遣に関する自衛隊との調整作業を行ったのである。

豪州は 3 機の C-17 すべてを日本に派遣することで我が国政府が背負うリスクについて、それが管理可能であると確信し、派遣を決定した。今回は特に核の危機を伴ったことから、我が国の意思決定プロセスを防衛省伝えるにあたっては、情報に関する我々の側の要件を防衛省に伝えることも、最も重要な点であった。

最後に、当然ながら、こうした経験を踏まえて、学んだ教訓を今後に生かす必要がある。これについては先ごろ、豪日米間の安全保障・防衛協力会合 (SDCF) において協議が行われたと聞いている。この内容は、統合幕僚監部ならびに各国の空軍の間の協議にも反映されるだろう。また、こうした教訓について検証を行うことが重要である。太平洋パートナーシップやパシフィック・エンジェル演習、航空機の相互往訪などを踏まえていくことが重要である。初の豪空軍 - 航空自衛隊における共同演習 (日豪の夜明け演習) には、アラスカでの活動、および今年 7 月に航空自衛隊三沢基地で行われる演習が含まれる。これらもまた、こうしたプロセスにおける重要なステップである。今後も定期的に、自衛隊の航空機や艦船が、我が国を訪問してくれることを楽しみにしている。具体的には、両国の関係と相互理解の深化が継続することを願い、さらなる人的交流が行われることを希望している。とくに今後、より多くの航空自衛隊隊員が、豪国防大学に入学してくれることを願っている。

防衛研究所の主催による今回のシンポジウムなど、任務終了後の総括は、我々がいかに過去から学び、将来に向けた協力関係の強化につなぎ得るかを熟考する

ための、非常に重要な機会を提供するものである。よく知られている日本のことわざに「勝って兜の緒を締めよ」とあるように、こうした機会は重要なものである。

