

充実していた4年間

平成9年卒 赤瀬正洋

私が大学に入学したのが1993年4月。4歳年上で同志社の体育会のクラブに入っていた兄から、大学ではサークルなどではなく、体育会のクラブに入った方が絶対いいと言われ、何がいいかと探している矢先に展示されていたASK-23 AIONⅡが目に入り、衝撃を受けたのを今でも覚えています。直感でこれしかないと入部を決めました。

当時の部員は4回生が2名、3回生が7名、2回生が10名、そして1回生が私を含めて9名。田辺の格納庫は広く設備も充実しており、機体はKa-6EとASK-23があり、憧れの存在でした。またASK-13は入部当時修理中でしたが、スーパー13となって後に帰ってきました。同立トラックもあり、まさにハードもソフトもすべてにおいて万全の体制が整った状態の中に入部しました。

2回生の半ばで初ソロにて、その後順調にASK-23にも乗ることができました。ただ私の中では古くても性能が良く、何よりも綺麗で美しいKa-6Eに早く乗りたいという気持ちが強くありました。合宿に持ってくる機会が少なくなっていたKa-6Eに乗れた時はASK-23の時より喜びが大きかったのを覚えています。ASK-23とは違い「軽くてシャープ」な印象のKa-6Eに木曽川で乗り、養老山脈の向こうを初めて見たときの感動はいまでも忘れられません。他大学のみんなからもKa-6Eのことをうらやましがられることも多く、同志社が所有していることも、その機体に乗ったことがあることも私の自慢でした。

全国大会にはKa-6Eよりも「足」のあるASK-23 AIONⅡで出場し個人10位、団体7位と

いう、もう少しという結果で終わりました。その中で一番印象に残っているのは、大会2日目に、まだその大会で誰も得点していない状況で初めて旋回点まで行き、ラジオで「同志社23館林クリア」と言い、戻ってきたときにみんなが満面の笑みで翼を取りに来てくれたことです。一瞬でも全国大会でトップに立てたこと、またそれをみんなが喜んでくれたあの時のことは一生忘れないと思います。

あれからもう13年が経ち、グライダーには乗っていませんが、あの時の仲間とは今でもよく会います。一つ上の先輩の田中さんの代、後輩の今宿の代、ライバルでありながら同じ大学の仲間のような存在の立命館の同期、そして苦楽を共にし、話のネタが尽きない同期。本当にいい仲間めぐり会えたことは私にとっての大きな財産です。いつの時代に戻りたい？と聞かれると、私は絶対に大学の航空部時代と言います。2回行ったナロマインもいい思い出ですが、やはり木曽川でみんなと共に過ごした思い出が強く残っています。機材車をみんなで押しがけしたこと、ウインチマン特権の焼き芋、トラックでいろんなところにぶつけたこと、ランウェイの水抜きやバロネスでの草刈り、極寒のランウェイ当番、初ソロなどめでたい時に服を脱がされる儀式、早朝に響く宿当の「起床！」という声…。すべてが思い出です。

社会人になって、航空部のことを話す機会が多くありますが、いろんな人から「お金すごかったでしょう」と言われます。その時にはいつもOBの方々の熱い思いがあったから私たちも飛ぶことができたんだと感じています。またお金の

ことだけでなく、クラブの運営やあらゆる規則など、すべてにおいてOBの方々が築き上げてきた伝統のうえで活動させてもらい、最高の4年間を過ごすことができたんだと感じています。

現役のみなさんにとっては、OBからの指示やアドバイスで少しめんどうだなと思うことがあるかもしれません。ただ、それは今はわからなくても自分がOBになればわかることだと思います。みんな同志社の航空部が好きで、高い誇りを持っており、これからの航空部に期待をしています。

ASW28という新鋭機が導入され現役のみなさんも早く乗りたいという気持ちが大いだと思います。私には乗ることはできませんが、現役のみなさんは努力すれば乗ることもできるし、全国大会に出て優勝するチャンスもあります。今、この最高の環境の中で、最高の思い出を作ってほしいと思います。



平成9年(1997)3月5日 全国選手権
左から瀬川貴之・筆者・原田 明・神田宗紀・櫻井宏樹
AION IIに選手のニックネーム、コバ(原田)とアカセ(赤瀬)を貼って…。

同期は3人、苦労の中でバトンを繋ぐ

平成10年卒 吉岡名保恵

高校時代、色々なことに手を出しながらも、どれも形に残らなかったことが心残りで、大学ではとにかく何か熱中できることに打ち込みたいと思っていました。そんな私と航空部を引き合わせてくれたのは、個性豊かで魅力的な先輩たちの存在でした。この人たちと一緒にクラブ活動を頑張りたい、頑張ればきっと何か掴める気がする。そういう予感がありました。

入部当時、4～2回生の先輩たちは、すべての代に7、8人が在籍していて、クラブの活動全体に勢いがありました。人数が多いなりに苦労することはあったのですが、何をするにも数の力は大きかったと思います。本来なら体育会的ではない私でも、4年間先輩たちと同じように頑張れば、この勢いの波に乗って、それなりの成果を得られるかもしれないと信じていました。

ところが私の代は最終的に3人しか残りませんでした。いくら勧誘しても入らない、入部しても続かない。そんな嫌な空気がありましたが、1回生のころは正直、この状況に危機感を持っていませんでした。しかし2回生になって臨んだ新勧では、なんとか5～6人の人数は確保しましたが、次々に辞めていき、同志社女子短大の後輩を含め、この代もたった2人。合宿や係の仕事など、ある程度、教え込んだ段階で辞めていかれるのは、本当に辛く、切ないものがありました。

そして、その次の代もたった1人…。後輩が少ない状態で上回生になっていくにつれ、仕事の負担や精神的なプレッシャーがどんどん大きくなっていきました。私たちの一つ上の先輩たちもご苦労されたと思いますが、その先輩たちが卒業するときは、本当にこの先、どうなるのだろうと目の

前が真っ暗でした。

なぜこのような状態になってしまったのか。活動も最初は昔の勢いの名残で、人数が減った実情にあわない予定を組んでいたのかもしれませんが。合宿数が他校より多かったので、年間に支払う活動費用は相当な額でしたが、その割に天候不順で飛べないことが続き、負担だけが増えていくような苦しい時期もありました。

トラックからの機体の積み下ろし、整備作業での翼の裏返しなど、ささいなことをするのに、人足を確保するのが大変になり、日常の活動でも負担が大きくなっていました。

しかし何より、先輩たちに憧れて入部した私だったのに、自分自身が上回生になったとき、後輩たちに魅力を伝えられる存在ではなかったのでしょう。当時の私は、就職氷河期といわれた時代のせいにするなど、どこかで諦めを感じていました。そのころ航空部が新設された他校にたくさん部員が入っているのを見て、うらやましくも思い、同好会的な軽いノリでないと人は集まらない、今の自分たちの活動は時代にそぐわない、と思っていました。部の運営に疲れ、苦しいことばかりに目が向いていた時期でした。

しかし色々なことを経験して4年生になったとき、心のどこかで何かが吹っ切れました。笑ってしまうほどの凸凹トリオでしたが、同期の今宿くん、板谷くんとの3人で、最後は必ず全国大会に出たいという夢もできました。その年は幸い6人の後輩が入部してくれました。彼らとは1年間しか一緒に活動できませんが、最後に必ず全国大会というものを見せてあげたい。自分自身が先輩た

ちに憧れ、クルーとして全国大会に連れて行ってもらい、こんなに楽しい世界もあるんだ、とワクワクした気持ちを抱かせてもらったように。その一心で、4年生としての1年間は、「伝える」ということに重点を置きました。



これでほぼ全員。筆者(ゼッケン2)4年の同立戦

そして夢がかなって3人で全国大会に出ることができたとき、OBの皆様から多大な寄付をいただいたおかげで、クルーの交通費をねん出し、後輩全員を全国大会に呼ぶことができました。

また陸送の途中、東名高速で機材車が交通事故に遭う、という最悪のハプニングがありました。OBの宮原さん(昭和49年卒)が会社の車を貸してください、その日の夜には妻沼に入ることができました。大会期間中もずっと車を使わせていただけたおかげで、競技を続けることができました。会社の業務に支障があったでしょうし、大変なご迷惑をおかけしたことでしょう。当時を思い返すたび、今でもそのご恩は忘れることができません。その日のうちに代替車が見つかる…などというの

は、OBの皆様のご結束と力があったからこそその出来事で、同志社でなければできなかったことでした。このときほど、同志社のありがたさを感じたことはありません。後輩たちにも、同志社であることを大変に思うことがあるかもしれないけれど、同志社だからこそ恵まれていること、助けられていることはたくさんある、ということ、最後に自分の体験として伝えることができました。

そして1年生だった後輩たちが4年生になって再び全国大会に出て活躍してくれたとき、本当に嬉しかったのを今でもよく覚えています。

振り返ってみれば、航空部で過ごした日々は大変ながらも楽しいものでした。全国大会に出ることが目標で、結果を出すことまで至らなかったのは残念でしたが、それは今の現役たちに夢をつないでいくことができます。航空部で出会った人たちとの交流はずっと続いていますし、グライダーとの接点を与えてくれた意味でも私の原点であることに変わりはありません。



東海・関西競技会
右：筆者 左：今宿昇一君(1997年)

現在は関東に住んでいるため、普段、現役の学生たちと接点を持つことはありませんが、大変頑張っている様子を楽しみに HP などで見えています。これからも同志社大学航空部に在籍したすべての人が、それぞれに充実感をもって4年間を過ごし、頑張ったと思えるクラブであってほしいと思います。

コンスタントに部員を確保できる大学が強いことは間違いないと思いますが、その年その年の波もあり、同志社にとっても、今後、部員減少の波が再び訪れるときがくるかもしれません。そういうときこそ、航空部としての目標は何か、空を飛ぶ楽しさとは何か、ということを強く伝え続ける存在が必要です。幸い、今は若手教官の前田賢一くんが一生懸命にその役割を担って頑張ってくれていると聞いています。部員の少ないときに入部した人たちが抱える悩みや苦労を分かち合い、サ

ポートをしながら、その状態を、かつての私のように諦めたり、嘆いたりするのではなく、前向きに目標や夢を持てるよう、学生を導いてほしいと願わずにはいられません。

現役部員の皆さんにとっては、人数の多い・少ないに関わらず、どんなときでも部の運営に悩みは尽きないと思います。思い悩むことがあれば、一人で抱え込むのではなく、ぜひ誰かに相談してください。航空部で過ごす青春時代は、人生の中でかけがえのない貴重な時間です。それぞれにどうぞ楽しい日々でありますように。

最後になりましたが、75周年を迎えるにあたり、これまで部の歴史を支えてこられた先輩の皆様の大変なご苦労に改めて敬意を表するとともに、これからも同志社大学航空部がますます発展されますよう祈念いたします。



いざ、妻沼へ、全国の舞台へ出発！ 筆者(後列右端)1年生(1995年)

空と私の間に

平成12年卒 水谷修平

同志社大学、そして航空部を2000年3月に卒業し、はや10年が過ぎた。

今の自分のあり方を改めて見つめ直すと、やはり親元を離れて一人となり、初めて自分で考え、行動することになった大学4年間に培われたものが大きい気がしてならない。そして、その4年間の中心が、私にとっては航空部であり、それがたとえ隆盛を極めている今とはかけ離れた「失われた10年」（この表現は私にとっては極めて不快な表現であるのだが…）であったとしても、私にとってはかけがえのない4年であったことは間違いない。今となつては、もう思い返すことしかできないが…。

1996年4月1日。僕は同志社大学工学部エネルギー機械工学科に入学した。

「航空工学科」。僕は、有名国立大学にある機械系のいわゆる花形学科の狭き門をくぐり抜ける一級の学力を持ち合わせるができなかった。「航空」という人類の英知の結晶である言葉を、もう、忘れなければな…。と思っていた僕の目に、入学式当日、純白の飛行機が目に入った。その「純白の飛行機」は、新入生オリエンテーション期間中、ずっと展示されていて、僕はそれがグライダーというもので、「航空部」というクラブが、そのグライダーで飛んでいるということを知った。「航空部」という言葉が、頭の中を何度もよぎるようになり、「航空」という最先端の技術へのあこがれが僕に航空部の部室のドアを開けさせていた。

このクラブは飛ぶ事が主体である事を知り、さらにグライダーはれっきとしたスポーツで、航空

部はラグビー部や、野球部と同じ体育会系のクラブだという事も知った。想像していたイメージとはかけ離れていたが、格納庫にある3機のグライダーに、洗練された「何か」を感じた。その中で、ずんぐりむっくりしているが、どこか洗練された流線型をしているグライダーに何故かわからないけど惹かれるものを感じた。先輩に聞くと、「あれはカーシックス。木でできていて、とても古いんだけど、まだまだ現役の一人乗りグライダーなんだ。ここに“2096”ってあるだろ？ これは日本で96番目のグライダーということなんだ。このタイプのグライダーは昔、世界最新鋭機で世界選手権でも優勝した事がある名機なんだ。」先輩の説明には、何か誇らしげなものを感じたが、さらに、“96”という、僕の入学年度と同じという事に、何か運命めいたものも感じた。

そして、後日、合宿で、初めて会う他大学の人たちに自分が同志社大学だと言うと、「いいな～、カーシックス。俺も乗りたいな～」と必ず返って来るのを聞くたびに、カーシックス—Ka6E (JA2096)に対する思い入れはますます強くなっていった。

同志社大学工学部エネルギー機械工学科、知人ぞ知る留年率全国有数の学科。留年率60%と聞いた時には、かなり身の毛がよだった。ただでさえ高い学費を払って、しかも下宿までして、留年となったら、親に合わせる顔がない。何かなんだかわからない講義も必死になって聞き、予習・復習も欠かさない毎日。

そんな中でもクラブの合宿は当然のように講義のある日に行われる。そのため僕は2週間で提出のレポートを1週間で仕上げ、先生に拝むように

欠席の了承を得、せめて土日だけでもと、合宿に参加したりした。しかし、そういう時に限って、雨、雨、雨…。さすがに雨が降ってはグライダーは飛べない。期待に胸を膨らませて臨んだ初合宿も雨で、一度も滑空場に出る事なく帰ったぐらいである。そのため、他大学の間では、「今年の同志社の1回生は、土日だけ参加で、しかも初合宿、ずっと雨でトイレ掃除だけして帰っていった。」という噂まで出る始末だった。そんな事を言われても、こちらは必死だった。航空部をしても留年だけは絶対しないと親とも約束していたので、必死だった。

結果、1年終了時、全単位取得。その上平均90点。学年トップクラスの成績に僕は満足し、「よし、これでもう少し航空部に力を注げるぞ」と思った。しかしながら、当然他大学の同期にはおいてきぼりをくらっていた。

「航空部に力を注げる」等と書いたが、実は、航空部ではそんな悠長な事を言っていられないのが現実だった。今の今まで書くのを忘れていたが、同志社の同期は0名なのだ。僕のためだけに行われた新歓コンパ…。嬉しいというよりは、正直、まいった。しかもかなり多数のOB・OGがお見えになり、体育会という慣れない雰囲気、どぎまぎしながら応対に追われた。コンパ終了後、ふと、「この方達は、僕に、何を期待しているのだろうか？」と思うと、先が思いやられた。

しかし、普段はそんな暗黙の圧力(プレッシャー)等感じる暇がないほど忙しくなっていた。運命的な何かを感じたJA2096の耐空検査。僕は2年生の夏、初めて主担当としてこの検査に臨んだが、やりたいと思っていた整備作業を、イメージどおりに実施することができなかった。他

にも様々な実務が入り、航空部に傾倒していくにつれて、学業の方が疎かになっていった。と、書くところにもいそうな航空部一筋の「航空部馬鹿」になってしまうが、それだけではないと、僕は思っている。「航空」につながる分野―「流体力学」はとても面白かった。飛行機が飛ぶ原理といわれるベルヌーイの定理が講義の中で導出された時は、まさに目からウロコだった。

しかし、その一方で、「なんでこんな事しなければならぬの？」という授業に嫌気がさしてきた。こういう授業は、具体的にこれで何ができるという事を明示しないものが多かった。基礎が重要だと言うのは、嫌というほど解っているけど、「ラプラス変換？ 何それ？ だから、どうなるの？ これで飛行機が飛ぶの？ 車が走るの？」こういう疑問に明確に答えてくれない教授の講義は、苦痛でしかなかった。

実は、航空部の仕事の中でも、これに似た思いを持っていた…。JA2096の耐検整備。どれだけ一生懸命やっても、僕は、このグライダーに技量的に乗る事ができない…。自分が乗るために整備している訳ではないのだ。将来、自分が乗れる技量になった時は、後輩が中心になって整備してくれる…。だから今頑張るのは当然。みんなそうしてきたと言われても、ピンと来ない。それに、もう他大の同期ではASK23に乗ったという奴もいると言うのに、僕はソロのソの字も出ず…。僕にJA2096に乗れる日は来るのだろうか？ という疑問を持って整備をやっていて、ふと、ラジオから何も聞こえてこないことに気が付く。時計を見ると午前4時。そんな時に感じるものは、すがすがしい充実感であるわけがなからう…。

グライダーに、航空部に対して漠然とした不安

と疑問を持っていた僕が、航空部の中心を担っていくにつれて、様々な所にひずみが生じてきた。まず初めは1997年、僕が2年生の時の同立戦。これまで良かった条件がまたたく間に終息し、これまで上空にいたグライダーが続々と降りてきた。折しも風向きが変り、ピス交の最中であつた。そのため全員が反対側の滑走路の端へ向けて移動を開始し、着陸機を収容する人手が不足するという状況が生じていた。2機続けての着陸。先方機はJA2096。着陸後すぐに滑走路を空けなくてはならない。JA2096が着陸・停止した。後続機が間近に迫る。周囲の援助を待っていられないと判断した僕は、一人でJA2096のテールを抱え込んだ。持ち上げるだけで一苦労という重いテールを持ち上げた僕に、情け容赦ない急な方向転換が襲い、力尽きた僕は、草地で急停止したKa6Eの水平尾翼に反動で激突、そして破損させてしまった。先輩の落胆の涙を、僕はどうする事もできず、呆然と時が流れるに任せていた。そして後から沸き上がってくる自分の未熟さに対する憤り、これまで苦労して整備したJA2096を自分で壊してしまったという、どんな慰めも効かない苦悩にさいなまれることになった。しかし、傷心に浸る暇など、僕にはなかった。次から次にやってくる合宿の運営、大学の実験実習…。その何もかもが中途半端で、納得の行くものが出来ず、「こんな筈では…」という思いが、最大限にまで増大していた。

1998年3月5日。全国大会の行われる埼玉県妻沼町に向けて移動中、東名高速・東京料金所付近で、機材車を運転していた僕は前方不注意から、追突事故を起してしまった。明日から全国大会という大事な時に、最大の失態。というより、自分

はおろか、大事な仲間、大会選手を危険にさらすという、航空部員というより、人間そのものとして、してはいけない事を犯してしまった。幸い、怪我人が出るほどの大きな事故ではなかったが、僕はもう、航空部にいてはいけないと思った。僕は即日、新幹線で京都に戻ったが、その間、自分はずっとこう思っていた。

しかし、「いいから、妻沼に来い」という先輩の暖かい言葉が、そして妻沼では、僕の事を本当に心配してくれた航空部のみんな、他大学同期の仲間の励ましが、僕のやる事は、航空部を辞めることではないという答えを、導き出してくれた。先輩から見たら、全く頼りない僕だけど、僕しかないというのもあっただろう。その「仕方がない」という思いを、「こいつがいたから良かった。」という思いに変える事が、先輩達に対する、最大の恩返しだと思った。

しかしながら、当初僕は、その思いを効率よく航空部にフィードバックする事ができなかった。「先輩達の望む航空部=強い同志社」と言う公式を勝手に僕の中に作ってしまったからだ。大して実力のないくせに、大きな事を言っでは部員に無理を強いる。次第に後輩達との溝が深まっていく…。こういう雰囲気にもっとも敏感なのは新入生だ。いくら勧誘しても一向に新入部員が入ってこない。益々溝が深まっていく…。そして後輩の怒りが一気に吹き出し、今の航空部においては、いわゆる体育会の厳しさが成立しない事に気付かされた。しかしこの事に気付くまでに、あまりにも多くの時間と犠牲がかかりすぎた…。決して後輩に僕のような1学年1人という寂しくて、つらい思いをさせたくないという思いが、見事に潰されてしまい、僕の2つ下も1学年1人になってし

まった。このことが、僕の航空部における第2の失態だと思っている。

何事においても実力不足と思っていた僕も、合宿運営・運航管理の中でたくさんのフライトを観察・考察する事により、徐々に技量を上げ、3年生の6月に初ソロに出る事ができた。これまで、教官と2人で乗っていたグライダーは、初めて、空で、僕1人のものになったわけだ。初ソロに出してくれた教官は、航空部員の間では「イケイケ教官」(＝単独飛行許可を出してくれやすい教官)と言われている方であるが、初ソロに必要なモチベーションをこの教官のおかげで最大限に引き出してもらったと実感し、「イケイケ教官とは、技量チェックが甘い教官という意味ではなく、訓練生のモチベーションを最大限に引き出すのが上手な教官である」ということに僕は気づき、その素晴らしさ、度量の広さに痛み入った。

一応ソロにも出だして、グライダーパイロットとしてよちよち歩きを始めた頃の僕に、夏の滝川がやってきた。ワーキングホリディという、SATA(＝北海道滝川市スカイスポーツ振興協会)における運航補助のバイトによるフライト提供企画に採用されたのだ。運営で忙しかった合宿が終ってすぐ、合宿後の仕事もそこそこに、同志社主将という仕事も放っぼりだして、僕は滝川に単身乗り込んだ。その僕に初めに言葉をかけてくれたのは池田さん。しかしそれは「あんた、本当にグライダーやってる人なの？」という、厳しいものだった。確かに帽子(グライダーをやる人の常識)なしで現れた僕に弁解の余地はなかったが、これは先が思いやられるなと思ったのも事実であ

る。しかしこの池田さんが、1ヶ月後、滝川を後にする前の僕に、とても暖かい励ましを送ってくれたのである。しかしそれは後の話。とにかく1年前にも来ているが、お客として来た前回と今回とは全く環境が違う。その仕事の多さに驚くと同時に、前回は何も見えていなかったことに気付く。特に池田さんをはじめとするSATAスタッフのフライト・運航管理に対する完成された環境。その中で僕は毎日が一生懸命だった。そしてSATAで出会ったたくさんの人たち。それは航空部の中でしかグライダーの話をした事のない僕には何もかも新鮮で、有益なものであった。ここで昼はグライダーと向き合い、夜はグライダーに、そしていろんな空の話を聞いていると、強い同志社大学航空部という言葉は、とてもくだらない物のように思えてきた。そんなものを目指すよりは、みんなが楽しく飛べる環境を作り出していく事、確かに部活の仕事は多くて大変だけど、それに見合うだけの「飛ぶ事」に喜びを誰もが見出せられるような航空部を作る方が、ずっと大切なのではと思うようになっていった。楽しく飛んでこそグライダーなのだ。その結果、強くなるというのが、僕を目指す同志社大学航空部なのではないのかと。こういう思いに最も熱いエールを送ってくれたのが池田さんだと、僕は自分勝手ながら思っている。「どんなことでも、一生懸命頑張れば、きっとどこかで誰かが見ていて、きっと評価してくれる。」という言葉に、僕の航空部に対する迷いは完全になくなった。そして、この信念を残りの航空部生活において貫こうと決意したのだ。

滝川を出るバスの中で、過ぎ去っていく滝川の街並みがうっすらとにじんできくの在必死になって堪えていたことを、今も僕は覚えている。

僕が滝川で得たものはそれだけではなかった。飛行機曳航によるソロ(単独飛行)8回という、当時の他大同期の中でも目を見張る経歴と、日本滑空記章C賞達成という、滞空に対するささやかながらの自信も得る事ができた。そしてこれは、僕が昨年の東海・関西地方大会から抱いていた、先輩に対する恩返しを実行するに十分なものであった。

僕の1つ上の先輩(ひとつ上の代も途中退部が相次ぎ、このときにはたった1人になっていた)は、昨年、大会に出場できる資格である自家用操縦士免許を持っていながら、チーム編成の関係上、出場を断念したのであった。その時の先輩の悔しそうな顔が、僕の脳裏には焼き付いていた。だから、来年は、絶対先輩とチームを組んで…。と思ったものである。しかし残念ながら、それまでに僕は自家用操縦士免許をとることが出来ず、その目的は達成できなかった。しかしその後続く同立戦。(当時の)同立戦では、自家用操縦士の免許がなくても、単独飛行=ソロの技量があれば選手になれる。選手数がものをいう同立戦に僕が競技に参加できないとすれば、先輩1人で相手・立命館の多くの選手を相手にしなければならない事になる。敗北は目に見えて明らかであったが、少しでも対抗戦に緊迫感を持たせたい。そして何よりもこの先輩と一緒に闘いたい。痛恨の自動車事故直後、温かい言葉をかけてくれたこの先輩と一緒に…。

滝川で得た単独飛行経験、滞空経験はこのとき大いに活かされた。結果こそ数に勝る立命館の勝利に終わったが、先輩は個人優勝。僕もお粗末ながら距離得点を挙げ、自家用操縦士免許、すなわちライセンスを持っている立命館の3年生を押さえ

個人5位になることができた。こう書くと負け惜しみになるが、両大学の総得点をその選手数で平均すると、圧倒的に我が同志社のほうが上であったのである。

「あれっ！？俺って、自家用、近いんちゃうん？」後輩との何気ない雑談の中で、ふと、僕は気付いた。来年度からは研究室。自家用操縦士免許取得のための1ヶ月近くにおよぶ合宿生活ができる訳がない。と言う事を考えると、次の1999年2月の受験が僕に残された、最初で最後の自家用操縦士免許取得のチャンスのように思えた。しかし、その一方で、不安もあった。この期間に大学のテストが重なるということ。そして何より、これまで、滝川での楽しく飛ぶ事を主眼に置いたソロフライト、同立戦の競技フライトと、自家用操縦士を意識しての練習フライトをほとんどといってよいほどしていなかったということである。しかし悩んでいても仕方がない。とにかく必要経歴(単独飛行を28回)に達していないので、近々行われる名城大学の合宿に参加させてもらう事にした。申込メ切は名城合宿の後で、経歴を揃えようと思えば、その後の合宿にも参加して、ほぼ100%経歴を揃えられる。でも名城合宿で経歴が揃わなければ、2月受験を諦めるつもりでこの合宿に臨んだ。

結果は、12月25日の合宿最終日のクリスマス。見事に経歴達成。最高のクリスマス・プレゼントだ。これでライセンスに対する迷いはふっきれた。持ち前の楽観主義で、まだやったことのない特殊技能、フォワード・スリップも乗り切ってやろうと思った。勿論、受験合宿直前の合宿で、基本技術の総チェックと、フォワード・スリップの習得

に全力を傾けたのは、当然のことである。

そして臨んだ自家用操縦士試験。かつては行き違っていた後輩達からの暖かい差し入れと激励にも支えられ、僕の空への思い入れをエネルギーとして全力で3週間、グライダーと向き合った。そして、今まで行ってきた多くの合宿・運航管理・整備で得られた知識等は、必要量の10分の1にも満たない事を痛感した。そして、ライセンス取得後も更に上のレベルを目指すフライトを、いろんなパイロットの経験を共有する事により、少しでも多くの「空」を知る努力を続けていく事の大切さを学んだ。ライセンスを取るという行為で、「空」は僕を「一人の人」(決して一人前ではない)として、扱ってくれ、その素晴らしさ・時には恐ろしさを垣間見せてくれると、ライセンスが家に届いた時、自然と僕の心のどこかから湧いてきた。

1999年3月2日。ここまでの滝川・同立戦・自家用操縦士試験という、グライダー生活での全力疾走と、慣れない研究室での作業で無理が祟ってか、3月の初めから体調を崩し、39度を超える高熱で臥せっていた。学連学生委員長からTEL。よくある学生委員会関係での連絡伝達の後、今日、オーストラリアで関西大学の同期、坂本君がグライダー事故で亡くなった旨を伝えられる。言葉が出てこなかった。布団から半身を乗り出して電話に出ていたが、受話器を置いた後、動けなかった。関大とのたくさんの合同合宿、2・3年生の夏、滝川での共同生活、その中で彼はいつも面白く振る舞い、周りを朗らかにしてくれた。「一気に自家用試験までのぼりつめたなあ。俺も、オーストラリアで経歴揃えてくるわあ」と彼が自家用

合宿中の僕に話したのがついさっきのように浮かんてくる…。空を飛ぶ事で、どうして悲しい思いをしなければいけないのだ。こんなに悲しい思いをするなら、いっそ、飛ぶ事を辞めてしまった方が…とまで思った。

3月14日。坂本君の葬儀が実家・和歌山で行われた。朗らかな小春日和のなか、トンビが弧を描いているのが心に残った。お父様が、「自分の好きなことで死ねたのですから本望だと思ってやってください。」と言われるのを聞いて、僕は「本当にそれでいいのか？」と自問自答するうちに目頭が熱くなっていった。僕は嫌だ。僕は絶対空では死なない。そして、二度と空で大事な人・友人を亡くす事のないよう、できることは大してないかもしれないが、全力を尽くす事を心に誓った。

「メンテナンスマニュアルを差し替えれば、耐久飛行時間が倍になる」という、機械屋の(卵の)僕には、信じられないグライダーメーカーからの通達が、ASK23に関して発せられた。要するにこれは、このグライダーの材料であるFRP(繊維強化プラスチック)に対する、耐久・疲労特性に関する研究・考察の未熟さを露呈した結果である。現に僕が配属される研究室では、FRPの疲労特性を解明すべく、10年ほど前に、文部省から援助を受けて、大規模なFRP疲労試験機が導入されたいきさつもある。金属の疲労特性に関しては、充分実用に適用されるまで既に研究されているが、その誕生が1940年代と、技術的にはまだまだ新しいFRPに対しては、まだまだ研究が足りないようである。また、金属と違い、FRPは異種材料の混合体であるためその解析が難しく、さらに周囲の温度や湿度、作成者の技量までFRPの性能

に影響するため、その研究を一層困難にしている。既に FRP は軽くて強い材料であるため、航空機の材料として採用されているが、さらに研究が進めば、より素晴らしい FRP の航空機が登場し、高効率、すなわち環境に優しい飛行機が世界の空を、そして宇宙を駆け巡ることになるだろう。そう思って僕は、日本で有数の厳しい学科に在籍しながら、更に、その中で一番しんどいと噂される研究室で、FRP の研究をすることにした。

まずは試験片の作成。既に製作法は確立されていたが、これがまた難しい。少しでも気を抜くと、強化繊維の方向がずれてしまい、試験結果に影響する。これまでの FRP 実機の修理に勝るとも劣らない、いや、それ以上の精密さを試験片製作では要求された。FRP 製作の日々、しかしながらこれまでに得てきた整備経験が活かされ、いち早く順応できたけど、「まさしく、クラブの延長線やん！」という、後輩達、そして研究室の同級生からのツッコミを受ける結果となった。

僕が3年生の時、4年生も1人という事もあり、同志社大学所有の3機のグライダーのうちの1機、Ka9E、JA2096 は、耐空証明を取得する事を見送っていた。Ka-6 は、製造後30年という、記念すべき年を、「飛べない鳥」として過ごした事になる。そしてその最後のフライトは1997年の同立戦。僕が水平尾翼を破損させたフライトが最後という事になる。このことは、グライダーパイロットの端くれとして、同志社大学航空部員として、耐え難い屈辱であり、そして何よりも、初めて見た時からの憧れである Ka-6 に乗りたいという思いが、何も言わなくても航空部のみんなに伝わっていたと思う。

そして突入した2回目の JA2096 耐空検査。後輩達は航空部の業務、特に新人勧誘に忙しかったので、極力、自分1人でやろうと努力した。研究室との兼ね合いもあったが、理解ある研究室の先輩方、同級生のおかげで、整備にも充分の時間を費やす事ができた。長年培ってきた整備のノウハウを総動員、僕としては満足の行く整備ができ、耐空検査に望む事ができた。なんといっても、「自分が乗るために整備している」という事実が、僕を奮い立たせた。まさに機械屋冥利に尽きるものであった。そして耐空検査に無事合格、僕は晴れて Ka-6 に乗る事ができた。その素晴らしさの全てを感じ取る事はできなかったが、後に訪れる航空部生活最後のフライトもこの JA2096で行えた事を、僕は最高の誉れだと思っている。

ライセンスを取得した時、これからが本当のグライダーのスタート・ラインだと思ったのだが、実際はその要求を満たすだけの飛ぶ時間を僕は持ちあわせていなかった。毎日の研究室生活。気がつくと午後11時…。でも、そのことに何の異存もなかった。最大10トンという、とてつもない力を加えることのできる試験装置。この装置を使いこなすのも大変だったし、いろいろな FRP に関する知識にふれることのできる毎日に満足していた。

やがて秋のグライダー競技会シーズン。僕には競技に対する意気込みが、というか、「勝つこと」に対する執着が全くといっていいほどなく、更に、長期間研究室を空けるのはかなり不安だった。共に戦う仲間もない事だし…。というネガティブな考えもあったが、たとえ競技であっても、楽しく飛ぶ事ができるということは、これまでの経験

で解っていたし、何よりも航空部では同期の全くいなかった僕が、これまで航空部を続けて来られたのは、他大学同期の仲間のおかげでもある。だから、その仲間達と、同じ空を、全力を尽くして飛びたいという思いが大会出場申込書の上にペンを走らせることになった。

しかし、やはり僕の滞空技術の未熟さは明らかだった。ささやかながらの耐空得点は挙げる事ができたが、僕は「上がりたいた時に上がれる、上がらなければいけない時に上がれる」パイロットではないことを痛感した。しかもその後すぐに行われた、僕にとって最後の同立戦。エースパイロットとしての気負いは、これまでの疲労とあいまって、気力をも失わせ、散々たる結果となった。飛ぶ事を辞める気にまではならなかったが、このままおめおめと同志社の航空部員である資格はないとまで思った。しかし航空部員としての前に、一グライダーパイロットとして、大会全体を通じ、無理のない、安全で、何よりも楽しいフライトを達成できた事に、満足を覚え、次に飛ぶ時は、これに滞空する技術を上げる努力をすればいい、決してこれが最後なのではないと思った。こういう思いを後輩に伝えていく事が、僕に残された最後の使命のように思えてきた。何も勝つことだけがグライダーではない。安全に・楽しく飛んでこそグライダーなのだ。わかっていてもつい勝つことに傾倒してしまう(それは体育会だから当然のことであることは重々承知しているが)航空部に、いつかきっと、最高の滑空記事であるダイヤモンド賞を突きつけてやろうと密かに心に誓っている。

最初はただの飛行機好きで、どちらかというとい内向的な性格であった私。センスとか、部という

組織を引っ張っていくリーダーシップいうモノに全くといっていい程無縁で、「4年間機械いじり(整備)できたらいいな。」といったくらいの動機で始めた航空部であったが、そうもいっていらなかった。1学年1人の為、必然的に回ってくる主将の重責、合宿において周囲を統括・指揮するピストワーク、同志社を代表して自家用操縦士として臨まなければならなかった競技会…。そのどれもが僕の本質的素質からはそぐわないもの、そして僕の望むものではなかったが、様々な動機から来る「やらねばならぬ」という思いと、楽観主義でなんとか切り抜けたという思いが正直なところである。辞めること・諦めることはいつでも、誰でもできる。

航空部に入部すると自らが選択した結果、極端な部員不足という、自らが望まない局面に遭遇したとしても、最後まで踏み止まって全力を尽くす覚悟。私は後輩に大したモノを残せなかった頼りない先輩であったが、私個人としては、得られるものが大きかったと思っている。

今、改めて現役世代に言いたいことは、「初志貫徹」の大変さ・達成感をそれぞれの4年間で経験することが、今後の人生において大きな糧になるということである。誰もが夢と希望を持って社会に出て行くと思うが、思い通りにならないことが多々あることと思う。そういう状況に陥った時に、諦めて辞めてしまうのではなく、その中で楽しいこと・充実したことを見出し、最後までやり抜く姿勢を、自大学だけでなく、他大学の仲間たちとも協力して困難を乗り越えるノウハウを、この航空部の4年間で実際に経験・習得できるのではないかと、私は思う。

これがこの4年間、様々な失敗や、悲しみで押しつぶされそうになったが、へこたれずに航空部を続けてきた結果得た思いである。このような思いを私に持たせてくれた人たち—この4年間、僕と同じ時を過ごした、全ての先輩・後輩・他大学の同期、そして、どこまでも限りなく青く、何もかもやさしく包みこんでくれる空に、心からお礼を言いたい。

航空部転換期を振り返って

平成20年卒 前 田 賢 一

同志社大学体育会航空部が75周年を迎え、その歴史の長さに改めて驚くとともに、若輩者ながら教官の1人として指導にあたることに今まで以上の責任感を感じています。私の過ごした4年間(2004～2008年)は歴史からすれば短いものですが、航空部の大きな転換期であったと思います。

翔友XXIII号(08年発行)に寄稿した内容と被る部分も多々ありますがご了承ください。

私の4年間

私が航空部に入部したのは2004年春。高校生の時に見た同志社大学パンフレットの部活紹介ページにたまたまグライダーの写真が掲載されており、空に興味があったことも相まって、大学では航空部に入ろうと決めていました。

大野滑空場での体験搭乗会では離陸のスピードに圧倒されながらも、上空から見える景色、空を飛んでいること自体に感動したことを覚えています。今思えば、このときの感動が今もグライダーを続ける原動力になっている気がします。

当時の同志社航空部は部員が非常に少なかった時期から今のような全国大会常連チームに復活するまでの過渡期であったと思います。私の入部1年前、人数を確保するために航空部として鳥人間コンテストに参加するという企画が立ち上がりました。その結果、2003年春に中村兵馬先輩をはじめとする多くの部員が集まり、2004年7月には私の世代も加わって鳥人間コンテストに初出場しました。2005年7月にも2年連続で出場を果たしました。結果こそ伴いませんでしたが、書類選考が厳しい中で出場できたことは先輩方の努力の結果だったと思います。

グライダー活動はというと、上回生である3回生が0人、4回生が2人のみ、系の認定者が車係1人だけであったため、同志社単独合宿ができるはずもなく、他校にお世話になるばかりでした。2004年度の合宿は9月木曽川合宿が最後で、私は他大学の合宿に参加したものの、1回生終了時点での私の発数はわずか25発でした。

2回生になった2005年度はグライダー活動も活発になり始め、他大学に何度もお世話になりながら、同期でリトリブ・ウィンチ以外の係を揃え、念願の同志社主催の合宿を行うことができました。今は部員同士で合宿係を年々引き継いでいますが、それはこの時から始まっています。

競技会はというと、同立戦、関関同立戦はあるものの周回速度競技に参加できる選手(初ソロ以上)が中村先輩しかおらず、2回生になっても東海関西競技会や全国大会には全く縁がない状態でした。

そんな私も2回生11月に初ソロにでることができ、次年度の東海関西競技会に出場したいという想いが強まってきました。3回生9月に中村先輩とともにライセンスを取得し、同志社として6年ぶりの東海関西競技会出場、そして同じく6年ぶりの全国大会出場を達成することができました。

同志社として久しぶりの全国大会であったため、全国大会の雰囲気や部員全員が知らない中、皆で協力して必要なものを調べて準備しました。しかし、いざ妻沼滑空場に到着したときは、慣れない環境で選手としてクルーを引っ張らないといけないと思うと心細く、不安でいっぱいだったことを覚えています。

私は全国大会に2回出場して目立った戦績を残

すことはできませんでしたが、後輩の重田、竹山が個人入賞、そして団体入賞を達成してくれたことが非常にうれしく、6年ぶりに出場した2006年からの想いがつながっていると感じています。

振り返ると、私が過ごした4年間は同志社航空部が少人数であった時代から一気に変化する時期の中心であったと思います。鳥人間コンテストを境にどっと人数が増え、私が3回生の頃には東海関西地域で部員が最も多い航空部の一つとなりました。その中で一番苦労したことは、以前は先輩から引き継がれていたことを自分達で調べ、実行していかなければいけないことでした。やることの多くが引き継がれておらず、中村先輩以下の部員で一致団結し、乗り越えてきたように思います。

全国大会常連である時代に同志社航空部に入部していれば大会で活躍できた部員もいたかもしれません。しかし、そうではない現実に「不遇の世代」と嘆いた部員も多くいたと思います。実際にそうだったかもしれません。しかし私自身はそのような4年間で過ごすことができたことに今は感謝しています。たまたま活動が活発になり始めた時期に入部し、仲間と一緒に考え、チャレンジして、現在の航空部の姿になるまでに少なからず貢献できたことは社会でも役立つ、非常に大きな経験だったと思います。

部員が少ない状態を何とかしようと鳥人間コンテストで学生集めを始めたわけですが、OBの皆様や指導陣としては苦肉の策であったことは私にも容易に想像がつきます。おそらく非難の声もあったのではないのでしょうか。結果的には鳥人間コンテストで部員が集まり、それがグライダー活

動の再建に一役買ったことは事実です。そして、2回目の鳥人間コンテスト出場を果たした2005年に部員で集まり、これからはグライダー活動のみに専念していくことを決めました。鳥人間コンテスト目当てで集まった部員も多い中、この決断をしたことが現在の航空部につながっていると思います。

そして、私の入部以前に少人数で部をつないで下さった先輩の苦労と努力、その重要性も忘れてはいけません。「同志社は部員よりも機体の方が多い」と言われた時もあったと3つ上の河合先輩から教えてもらいました。1人でいくつもの部内係を掛け持ちして同志社航空部をつないで下さったからこそ、のちの大転換を遂げることができたと思います。

私が2回生の頃までは人数不足でつらい時期もありました。しかし、部員が増えたことで、私にとって素晴らしい先輩、同期、後輩とともに航空部として再スタートをすることができました。一度切れたものを復活させることはとても大変です。今は全国大会出場者やライセンス保持者、ウィンチマンが部内にいることが普通になっていると思いますが、それは非常に幸運なことなのです。

私の場合はソロに出ていた先輩が1人でした。1回生の時から上回生の活躍する姿を見て、将来の自分の姿を想像し、時にはアドバイスをもらうことができます。そのような経験者が部内にいることは全国大会で同志社航空部が活躍するための最低条件であると思います。普段の合宿運営を同志社だけで行えることや、1回生からライセンス取得までの道筋が部内でしっかりと見えていないと、全国大会でどう戦おうかと考えるレベルにま

でなることはできません。

現在の同志社はそのような体制が一時的にできた段階だと思います。これを長く続けていくためには、部員、指導陣が目標、計画を立てて努力していく必要があると思います。現役の皆さんには最低条件の体制の維持・伝承と、上を目指して自ら考え、チャレンジしていく姿勢を続けてほしいと思います。

これからを見つめて

私は4年生の3月に教育証明を取得し、現在は同志社合宿を中心に教官として木曾川、福井空港で飛んでいます。卒業して4年近くたちますが、学生を取り巻く環境はあまりよくありません。経済不況、就職活動の長期化、増える講義回数…、グライダー活動が活発になったからこそ、現役部員は何かやりくりをしながら頑張って飛んでいます。

これから同志社航空部がより発展していくために、何が必要か考えてみたいと思います。

まず現役部員についてですが、前述したように部員数の維持と、部内に全国大会出場者やライセンス保持者、ウィンチマンがいる体制を続けてほしいと思います。部員が減って一番恐ろしいことは、知識・経験の引き継ぎができなくなることです。部員の減少は1、2年で起こってしまいますが、人数だけでなく失った知識・経験を取り戻すには数倍の年月と労力がかかります。

現在の現役部員は1年生から全国大会にクルーとして参加しています。そのような状態は同志社では10年以上なかったのではないのでしょうか。1年生から全国大会に参加し、上位大学と交流して

雰囲気を感じること、同志社大学にとって新たな考え方、知識、モチベーションを得ることができると思います。

現役部員の皆さんは私が現役だったころより、また一段と上位を目指せる環境にいるのです。ASW28-18も現役の声に応じて導入されました。同志社大学の新しい歴史を作るつもりで、グライダーを楽しみながら、頑張りたいと思います。

次に指導陣ですが、現在の実働人数は木曾川に常駐されている宮地教官を含めると5名体制です。森川監督が平日に多く参加していただいています。私も含めて平日に参加することが難しく、他大学の教官にお願いせざるを得ない状況です。全てを同志社教官だけこなすことは難しいですが、実働の教官の数を増やすことが必要だと思います。私の次の教官が出てくるように、興味のある学生をピックアップし、教証受験のサポートを行いたいと思います。教官として現役活動に関わることも楽しいですよ！

また教官として、より高く、より遠く、より速く飛ぶグライダーの醍醐味を学生に伝え、生涯スポーツとしてグライダーを楽しんでもらえるように導くことが大事だと思います。学連はグライダー経験者を輩出する巨大な組織ですが、社会人になって続ける人は少ない状態です。残念ながら同志社教官で社会人クラブに入っている方はほとんどおらず、これは関東の大学との差であると思います。私もクロスカントリーなどの経験が少ないため、グライダーの魅力の全てを伝えることはまだできません。しかし、いろんな滑空場でグライダーをもっと楽しみたいと思っており、そこで得た経験を学生に伝えたいと考えています。も

もちろん体育会である以上、全国大会で勝利することが絶対の目標です。そのためには、いきなりスピードだけを求めるのではなく、まず木曽川でより長く、より高く飛ぶことでフライトの楽しみを知り、オーストラリアや滝川でスケールの大きなグライダーの世界を体験してほしいと思います。その経験を生かしながら、全国大会へ向けて練習をしてほしいと思います。

4年間という限られた時間では難しいことですが、競技会だらけの日程で学生がグライダーを本当に楽しめているのかと考えたときに、少し疑問が残ってしまいます。指導方法については、既にある方法や考え方も重要ですが、そこに新しい発想を加えて同志社航空部の指導方法をより良くするためにチャレンジしていきたいと思います。

最後に翔友会についてです。私は2006年以降卒業した方のブロック長をしていますが、特に平成になって卒業したOB・OGの翔友会や現役活動に関わりが少なく感じています。また卒業後にグライダーを続ける方もほとんどいません。そのような中で2009年から始まったOB体験飛行会は、より多くのOBが滑空場に来て現役の様子を見てほしい、グライダーに関わり続けてほしいという想いから私が提案したものです。グライダーを続けているOBが多ければ学生の知識も増えますし、社会人になってグライダーを続けている自分を想像することができます。またOBと現役の距離が近づき、翔友会の活動がより活発になれば、現役にとって有益なものとなると思います。

今後、OB体験飛行会をきっかけにグライダーを再開する人がぜひ出てきてほしいと思います。将来的にはこの飛行会が同志社OBの社会人クラ

ブができるきっかけになったり、OB vs 現役の競技会に発展したりしないかと密かに思っているところでもあります。

OB体験飛行会はこれからも継続していくつもりです。翔友会に疎遠であった方もウェルカムですので、多くのOB・OGの方に参加していただきたいと思います。私も翔友会のメンバーとしても現役を応援していきます。時には現役のために、心を鬼にして翔友会費をお願いすることもあるかと思いますが、その時はどうぞよろしくお願いします。

100周年の時には、私は51歳です。それまでグライダーを続けていきたいですし、同志社航空部がより発展しているように活動したいと思います。



筆者が ASW-28 AIONⅢ から撮影 木曽川滑空場

卒部にあたって思うこと

4年生 入江裕子

私がいま航空部を振り返って思うのは、「なんと自由に活動させてもらったことか」という一言に尽きます。卒部してからのこの1年は、就職活動を通して自分の活動を見つめなおしたり、後輩の頑張る姿に1年前の自分の姿を重ねてみたりと、思い返すばかりの1年でした。

今回は、私が入部してから4年間を振り返って同志社航空部がどのように変わってきたかについてという題で執筆依頼を頂きましたが、私個人にとって特に印象的な3・4回生の頃のことを、主観的ではありますが振り返って書きたいと思います。

3回生6月、念願のライセンス試験に合格した私は、航空部のブログを見て落ち込んでいました。5月合宿ピストをなんとかこなし、予定の早まったCAB試験に向けて合宿を乗り越え、ようやく受かったのに「こんな時期にライセンスを取ったって優勝なんてできっこない」。報告のブログなんて書かなければ良かったと心底思いました。その言葉は同時に、前年10月にライセンスを取った先輩2人にも優勝できるわけがないと言っているように感じショックを受けました。と同時に、普段の活動や現状を知り、擁護してくれる人がいることが本当にありがたいと感じました。速見さんが仲裁して下さらなければ、もしかしたら現役とOBの間にはもっと溝が深まっていたかもしれません。

ライセンスを取っても、私自身は正直なところ「競技会」には興味がわきませんでした。それまで大会がある部活に所属したこともなかったですし、隠れ負けず嫌いの私は勝負して誰かと優劣を決めることに抵抗がありました。競技会に興味の

なかった私を変えたのは間違いなく重田先輩の存在でした。全国大会での雪辱に燃えていた彼は、「Ka-6復活」、そして「北海道滝川遠征」を計画していました。彼の働きかけからKa-6の復活に向けて動き出す部を見て私は、1人の想いがこれほど部活に影響を与えるのか、と驚くと同時に、「本気で」全国優勝を目指し、努力し、実際とても技量のあるその後姿に憧れるようになりました。一緒に戦ってみたいと思うようになりました。

そう思っていたのは私だけではなく、彼は多くの後輩に影響を与えたと思います。滝川遠征や、同立戦でチームを組んで実際に一緒に戦って、その想いはもっと強くなりました。

様々な事情で東海関西へは4人しか出場しないことになり、チーム編成は難しいものでした。全国優勝を目指すなら3人チームを組まなくてはなりません。その場合誰か出場を諦めるか？もしくは他大とチームを組めそうか？…結局ご存知の通り2-2で2チームという選択になりました。とても難しい選択だったと思います。同じチームになった竹山とは当初よくもめました。ソロに出たのもライセンスを取ったのも数ヶ月しか変わらない彼は、私が考えを変えて競技会に出たいと言い出したことに戸惑っていましたし、私自身も接し方に悩んでいました。たくさん話をしました。相手の話を受け止めること、自分の想いを伝えることの大切さに改めて気づかされました。彼の存在もまた、私のその後の航空部での活動に大きな影響を与えたと思います。

初めての東海関西は、先輩方のチームが得点を重ねる一方で、私自身技量の差を実感していました。Aチームは重田さんが周回すると、岩井さ

んはプレッシャーで飛びたくないとか言いながら上がって、しっかりワンポイントしてニヤニヤして降りてくる。さすが、相性も実力もバッチリのチームでした。

一方Bチームは滞空点をコツコツ稼ぎ、なんとか予選突破圏内をキープ。しかし、気負いもないので伸び伸びと飛ぶことができました。結果、Aチームは18年ぶりの東海関西団体・個人優勝、Bチームも5位入賞、2チーム全国出場となりました。

初めての全国大会には「チーム一丸となって戦う楽しさ」がありました。飛ぶ選手だけでなく、クルーで来てくれている後輩もみんな一丸となって大会に臨み、一緒に戦う、競技会の面白さが私のモチベーションになりました。最終日の周回もまた、忘れられないフライトの一つです。あの最後のフライトがあったからこそ次の年に繋がれたと思います。

4回生になり、先輩も同期もいない同志社航空部はしんどいこともありました。その度に川又にはとても助けられました。ご存知の通り、整備も教証も牽引も学業も頑張る彼女は、バイタリティの固まりのような女の子です。チームのことや部活のことは勿論、就活の悩みも共有できて、本当に頼りになりました。

自分がチームリーダーになるにあたって、私は前年同様「いっぱい話をする事」を大切にしていました。竹山・川又とは勿論、競技を目指しているほかの後輩や、1回生にも、機会があれば競技会やフライトの話をするようにしていました。後輩に競技を目指してもらうこと、競技を応援してもらえるようにすることは選手の義務であると思

います。競技会は選手だけでは戦えません。一緒に戦ってくれるクルーがいて初めてチームになるからです。

4回生の競技の結果は、同立戦優勝、関関同立戦個人優勝、東海関西突破、全国入賞と、ようやく同志社航空部たる活躍ができるようになってきました。3人になった同志社チームは同立戦から徐々に、お互いのフライト前にアドバイスし合ったり、フライト後に状況を聞いたり、選手同士のコミュニケーションが増え、チーム力が増えていくのを感じました。関関同立、東海関西を乗り越えた頃には強い信頼が3人の間にありました。

4回生の時の全国大会での戦績は個人や運の力ではなく、チーム力の結果としての6位入賞だと思います。そして勿論、これまでに中村さん・前田さんや重田さん・岩井さんが積み重ねてきた競技会や妻沼でのノウハウのおかげだと思います。そして今年は去年の経験を踏まえて、竹山・川又が大活躍！してくれることでしょう。

ここまで競技会のことを書いてきましたが、もちろん航空部の活動は「競技」がすべてではありません。2回生までの私がそうであったように、競技に興味のない人やライセンスを目指していない人もいます。もしかしたら部員は好きだけど、飛ぶことや機体の整備にも興味のない人もいるかもしれません。あるいは様々な理由で思うように活動できない人もいます。選手は、自分の選択の結果とはいえ、その温度差に苦労することもあると思います。同様に、クルーも自分が飛ぶわけじゃないのに手伝いに行かないといけないという不満があるかも知れません。でも、想いは一人で抱えていても伝わりません。できる

だけたくさん、話をしてください。共感できなくても、理解できるまで話をすれば、ある程度納得できると思います。私は大きな戦績をあげたわけでもなく、教証を取って部に貢献したわけでもありませんが、4年間活動して、自分なりに頑張ったと胸をはれると思います。現役の皆さんも後悔のないように頑張ってください。陰ながら応援しています。

そして、監督、教官方、そしてOBの皆様方ありがとうございました。私がなんとか4年間続けられたのは、暖かく指導して下さった監督、教官方のおかげだと思っています。そして、オーストラリア遠征や、全国大会への支援、翔学金等金銭的なご援助はもちろんのこと、合宿や競技会の場へ応援に来て下さったり、木曽川生活の潤いになる差し入れと暖かい応援の気持ちを届けて下さったOBの方々には、感謝の気持ちでいっぱいです。

最後に私から一つだけお願いしたいことがあります。「強い同志社」時代を担ってこられたOBの方にとっては、現在の航空部もまだまだ実力不足で物足りないとお思いかも知れません。現役からの情報共有が少ないとのお不満もあるかも知れません。しかし部内の仕事は勿論、近年急成長した同志社航空部では、全体的に部員の減る関西の航空部全体を支える学連委員会の仕事をしたり、他大学の合宿に応援で呼ばれたり、現役は現役なりに懸命にそれぞれの仕事を行っております。どうかそのことを思いやって、暖かく見守って頂きたいと思います。そして、OB総会や今年行われる75周年記念式典で直接お会いした際には、ぜひたくさんお話を聞かせてください。楽しみにしております。

4年間本当にお世話になりました。ありがとうございました。



2010年全国大会出発準備する筆者

復活への手ごたえ

平成21年卒 重田心平

4年の全国大会以来1年半ぶり、とうとう飛びたい気持ちを抑えきれずに参加したOB飛行会の折、翔友の原稿依頼を受けてしまい、こうして筆を取る事になりました。執筆の最中に実生活が少しゴタゴタしてしまい、原稿が遅れ編集長に大きな迷惑をかけてしまった事、本当に申し訳ありませんでした。

さて、OB2年目を迎えようやく客観的に航空部を見られるようになって来ました。それでも時々グライダーに乗る夢を見てしまいます。それも決まって競技会の終盤戦。逆転がかかっているようなフライトの出発前。あの独特の不安と期待が入り混じった緊張感を味わうことはこの先もう無いのだと思うと、少し侘しくなります。今回、航空部「復活の手ごたえ」なるテーマをご提案頂いたので、少しだけ昔の事を振り返ってみようと思います。(OB諸氏からすれば、ほんの最近の事ですが。)

思い出すのは2006年3月。

私達は当時格納庫で埃を被っていたKa6E(JA2096)を引っ張り出し、何年かぶりの組立てを行っていました。というのも、1ヵ月後に迫った新人勧誘活動に向けて今出川での機体展示に使用するため。(飛ばすためではありません！)それまでは、ほとんどの新入生が集まる京田辺キャンパスでのみ行われていた新歓期間の機体展示を、新たに今出川でも行おうという新たな試みでした。

当時の新歓隊長は同期の岩井。彼が、入部してくれれば自分の直接の後輩になるはずの政策学部他、今出川の新一回生にも航空部をアピールしたいというのが事の始まりでした。長い間格納庫で眠っているだけだったKa6を「飛ばせないまで

も、久しぶりに部の役に立てられるだけで良かった」と当時は3年後その機体が空を飛ぶことになろうとは思いませんでした。ましてやその縦席に自分と岩井が乗って全国大会に出場しようとは…。

今となっては懐かしい思い出ですが、当時はグライダーそのものに対する気持ちも、ましてや競技会に対する情熱なども、今の航空部とはくらべようもなく、私達はただ部を盛り上げようと各々が自分の出来ることに必死に取り組んでいました。当時の先輩たちが、同志社の単独合宿の運営を目指し、各係の仕事を取得する為努力されていたのを見てきた私達も、飛ぶ為というよりはむしろ係の認定を得る為に合宿へ足を運んでいる—そのような時代でした。発数が伸び悩み、グライダーの上達よりも地上での仕事を覚える事に自分の進歩を感じるしかなかったので無理もないことですが。

もっとも今でも、航空部に入った新入生が合宿で始めに覚えることは、グランドワークや係の仕事であって本来の目的である空を飛ぶ楽しみを実感出来るようになるのはかなり時間がたってからでしょう。実際のところ、合宿で活躍するのはウインチマンや機体係やドライバーといった働き者の方ですから、本来の目的を忘れてしまうのは仕方ないのかもしれないですね。

こうした状況は純粋にグライダーで自由に空を飛ぶことを夢見て航空部の門を叩いた新入生には、なかなか辛いことです。(私がそう思うだけかな?)その辛さから唯一救ってくれるのは、身近な先輩が単座機で自由気ままにソアリングに出かけ楽しそうに空を飛んでいる姿を目にすることでした。私の場合2回生時に、中村先輩、前田先輩が

ライセンスを取得し、そうした姿を見せてくれた事が決定的でした。でなければ、合宿毎に数発ずつ10分かそこの飛行と離着陸を繰り返していくだけで、それ以上に辛いグランドワークや合宿内外の仕事をこなす毎日に価値を見出すことは出来なかったでしょう。正直な話、2回生の秋に初ソロに出てはまだ、飛ぶことそのものに楽しさを感じることは出来ていなかったかもしれません。曇天の中、いつも通りの離着陸を繰り返すだけ—(こんなものか…)正直そんな印象でした。

けれど、いつか先輩たち(他大学も含め)のように、単座機で自由に空を飛びまわりたい—それが、私自身に航空部辞めさせずにいた最大の理由でした。その願望が実を結ぶまでは入部から二年以上かかり、初めてソロで滞空できた時、ようやくグライダーは楽しいかも、と感じられるようになったものです。もっとも、その時にはもうグライダーへの気持ちに関係なく、航空部が生活の一部になってしまっていて辞められなくなっていたのですが。

なので、航空部に入部したはいいが、途中で辞めてしまう学生が多いのも納得できてしまうのです。グライダーの優雅なイメージとは異なり泥臭い作業の多いこと、他のスカイスportsと異なり自分のフライト出来る時間の少ないこと…。金がかかれば、時間も奪われる…。本当に大変です。しかし、それを乗り越えてライセンスを取得し、飛んでいるのが当たり前の体になった時には、それが楽しくてしょうがない。競技会でタイムを競いあったり、学連外の飛行場でクロスカントリーに出たりする。自分が培ってきた知識と技術を存分に駆使して、自由に空を飛びまわることは、入

部前に夢見ていたグライダーの世界—その想像のさらに上に行く楽しさでした。

出来ることなら是非なるべく多くの学生にそのグライダーの醍醐味を味わってほしいと思います。何を楽しいと感じるかは人それぞれですが、(私の相方のように、ソアリングよりも綺麗に着陸を決めた時の方が気持ちいい！と言っている者もいましたし…)入部してもソロに出る、ライセンスを取る、といった辺りで区切りをつけて飛ぶのを辞めてしまうのは勿体無い。

今の環境なら人によって多少差はあったとしても、飛び始めて一年もあればソロに出られ、ソロに出て一年もあればライセンスを取得でき、ライセンスを手に入れて一年もあれば100時間は飛ぶことができるでしょう。(もっと早く出来るかも?)そして、自由に飛べるようになると、どうしてもその力を試してみたいくなる。競技会に出て他校のライバル達としのぎを削り合い技術を競う。考えただけでワクワクしませんか?

そんな事言われなくとも分かっている?—もしそう思えるなら、それこそが同志社航空部の進化の証しだと思います。

丁度、私達の世代が卒業していく時にその気持ちを共有してくれる後輩たちがいてくれたのは本当に幸せでした。4回生時の全国大会、3年前に新人勧誘の為に組み立てていたKa6を(もちろんその時に入部した後輩も共に)今度は飛ぶために組み立てて戦えたこと。競技会の終盤に向けて、もしかしたら勝てるかも…?なんて期待を持てるようなフライトが出来たこと。最後の最後になって、航空部の中でフライトや競技に熱心になって、航空部へのアウェイ感が少し和らいだ気がしまし

た。それまでは、飛びたがり、試合に出たがる者というのは、部内では少し変人扱いされているような時代でしたから(笑)。

もっとも、私の場合はその逆境があったからこそ競技に燃えられたというの也有ります。今の現役には当時の私達とは比べものにならないプレッシャーが掛っていると思うと、今季から投入された新機体に見合った活躍を！なんて言うのは少し気が引けますね。とりあえずは、せっかくのASW28を思う存分に楽しんでくれたら良いかなと思います。(ライセンス取ってすぐ乗せてもらえるなんて、羨ましい！)

この文章が読まれる頃にはきっと今年の全国大会の結果も出ている事でしょうが、今書いたように楽しく妻沼の空を飛んでくれば、ちゃっかり優勝してくれているような気がしてなりません。私達に一番身近なあの選手権者も「平常心」「楽しく飛ぶことが一番」だと言っていましたよ。

最後に—ライセンスを取得した人には是非、学連外で飛んでみる事をお勧めします。

安全第一でガチガチに固められた規則、教官の機体監視、そういったものに守られて箱庭の中で飛んでいるような感覚とは違って、本当に自分の身は自分で守らないといけない。自分の判断で危機回避もするし、リスクのある挑戦もする(安全な範囲ですが)。そうして距離飛行を達成し帰ってきた時は、自分の成長を本当に実感できます。

もちろん学連の訓練を否定しているわけではなくて、安全で守られた環境の中、1人前のパイロットとして育ててもらえる事はとても有難いこ

とだと思います。過去の様々な経験をもとに訓練規定が何度も見直されて来た事も理解しています。そういう意味では、いわば木曾川は修行の場。木曾川の空で十分に修行を積んだ人は、是非いろんなグライダーの世界に触れてみて欲しいと思います。

そして、もしお願いできるのであれば、今現在そうした様々な世界でグライダーを楽しんでいる先輩方もより一層、現役の学生たちにグライダーの楽しさを伝えて頂ければ幸いです。そうすれば、ますます同志社航空部が盛り上がる事間違い無し。翔友にはそうしたOB諸氏の様々なフライト体験を掲載し、現役の学生に希望を与えられるような部誌になって欲しい—と、そう出過ぎた願望を抱く次第であります。

同志社大学航空部が真の強豪として復活するために—。



2009年全国大会 Ka-6E で出発直前の筆者

入部者激減！

—— その時 OB はどうしたか ——

入部者が平成10年(1998) 3名、12年(1999) 1名、13年(2000) 1名と3年間にわたって激減し、部の存続が危機的状況にあった時、OBはどうしていたのであろうか？

この時期、OBは心配だけして手をこまねいて見ていたわけでは決して無かった。有志達が現役支援に乗り出したのである。この事は翔友XIV号に「立ち上がったOB達」という記事で掲載したが、本号の内容の趣旨から、ここにその時の記事をもとに補完しつつ再掲しておこうと思う。

時の監督新庄が部の衰退に歯止めを掛ける打開策はないものかと顧問の窪田に相談したのは平成10年10月3日、新人歓迎コンパの席上であった。

受けた顧問は直ぐに京阪神在住のOBに呼びかけたところ、大久保雅史(S47年卒)、加藤寛(S49年卒)、速見直喜(S49年卒)、玉井克典(H4年卒)、瀬川貴之(H7年卒)、今川隆文(H7年卒)、田中輝明(H8年卒)の7名が11月6日、顧問の事務所に駆けつけた。顧問と監督を加えた9名が第1回のミーティングとして、監督から部の現状を聴き、危機的状況に至った原因とその打開策を検討するべく、「航空部検討会」を立ち上げて活動を開始した。

先ずここに至った原因と思われる事象を上げてその対策を検討することから始められた。問題点として、

- ・グライダーに関する知識、情報と、部を運営するノウハウが上級生から下級生に伝達不足。
- ・部の伝統的な考え方(部員としての自覚、部活に取組む姿勢、意識)の伝承が断絶してしまった。
- ・数年続く部員不足

衰退の遠因はこれらの事象に収束されるということから、喫緊の打開策として、

1. 本年度新人募集への対策と指導
2. 新入部員へのオリエンテーションを新人合宿までにOBが実施

の二点に絞って実施することにし、「航空部検討会」の意図を理解させるために学生を含めて、新人募集までに5回のミーティングを重ねた。

具体策として、

- ① 数年間実施していなかった機体展示
 - ② 募集出店に設置する大看板(タテ90cm×ヨコ180cm×高さ270cm 滑空中の複座グライダー写真パネル付)の製作。これには顧問自ら鋸と金槌を振るった。(写真パネルだけは今でも使われているようだ。)
 - ③ 滑空中の単座グライダーに「風と雲と光の中を…」というキャッチコピーを配した大型カラーポスターを50枚製作、これを近鉄興戸駅、学内、学外の飲食店、コンビニに掲示。同じデザインのチラシ3000枚製作
 - ④ ASK-23 イオラスのイラスト入り紙製手提袋3000枚を入学式場出口で配布
 - ⑤ 出店来場者へのプレゼント用航空部ロゴ入りボールペン200本製作
 - ⑥ 説明VTR用大型TVのレンタル
- これらを実施するための予算50万円を翔友会総会で了承。

かくして現役・OB一丸となって部員数減少に歯止めを掛けるべく努力した結果が、その実を結ぶまでにはその後数年を要したが、再生へのきっかけの一つになったのには違いない。

(文中敬称略)

航空部と翔友会の将来

昭和47年卒 大久保雅史

10月初旬に窪田編集長より“航空部と翔友会への提言”と言うテーマで75周年記念誌に寄稿するようにとメールを頂きました。

50年史から第9号までを編集された、前編集長牧野鐵五郎先輩の後を引継がれて、10号から60周年史を含む15年間の編集・発行を続けておられる編集長の依頼をお受けしない訳にはいきません、即、了解しましたの返信をしました。

が、その“提言”の重要性を自分なりに考えた時に本当に困ってしまいました、合宿、競技会には頻繁に行っておりますが航空部と翔友会の全てを把握、理解しているわけでは有りませんし日本学生航空連盟の自立化等も考えると難しい事です。

しかし、寄稿の依頼を受けた以上は夢の部分も有りますが的確かつ実現出来る内容でなければと考えました。

先ず学生の活動状況の分析と課題解決と、現役学生に呼応出来る、翔友会の在り方と言いますか、現役とOBの一体となった航空部が理想です。つまり理想的同志社大学体育会航空部の将来像としての内容とさせていただきます。

現在の大学生は入学から卒業までかなりタイトと申しますか、余裕が無い学生生活を送っている様です。入学時点からする事が多すぎる、我々の頃と比べてもナンセンスですが“時代が変わって”で済まされない事ばかりです。

学部によって違いますが、入学して諸手続きを済ませ学校に慣れながら、大学生活の夢を描くのでしょうか高校時代、予備校時代から解き放たれ自由に成ったと実感している時だと思います

オリエンテーションの折に部活を積極的に考える学生が少ない、部活の信念を持っているか、時間、お金そして授業に一応の目途がついている者が入部する様です。

毎年新入生が入る頃に様子を見に行きますが、部の数が多い事や楽に楽しめる部が増えた事で体育会系の部はなかなか新入部員を確保できない。当初は確保出来ても途中退部者が出るので、数の確保にも困り、実力が低下する。部員確保の問題、確保後の数、実力の維持、強化には、学生の本文の授業と時間とお金の掛かる合宿との両立が事の外大きな悩みと成る。昔もそうだったと言えばそれまで、しかし今の学生はより厳しいのです。先日も今の大学生の就職活動が一年以上も前から始まり且つ確率も低く、内定取消も多いので大学生の心身両面の余裕が無くなっていると新聞の記事が出ていました。

合宿を訪ねた時に発航が順調で捗りすぎてお金がないので意に反して我慢する部員もいたり、授業で合宿を抜けなければ成らない事や突然のテスト等、自己責任の範疇で処理できない事で苦労している様です。勿論、現役学生を甘やかす事は駄目ですが我々の時つまり“昔”と“違う”のです。これは私も現役学生と接して初めて、今の学生の状況は昔より厳しいなと理解できました。勿論、基本的な事は同じですが“変化”しています、それもかなり大幅に。

現役学生が航空スポーツを志す事は未来永劫に続きます、しかし数的にはどんどん減ると思います。授業、時間、お金の問題が立ちはだかります。勿論、条件を満たす者、頑張ってやり遂げる者も

いるでしょうが最初から出来ない者や志半ばで辞めていく者も多いでしょう。

そこで、現役、OBの理想的将来像は現状の木曾川や福井で合宿の形態を取りながら一週間の訓練ではなく、早い話が田辺に滑空場が有って土日に合宿が出来れば、学生の授業、時間、お金の問題がほぼ無くなります。付属高校の学生も早くから養成できます、OBになってからも比較的気軽に翔べます。平日は運営の利益確保の為に外部の希望者に高めの料金で開放する。世界に挑戦する事も可能でしょうOBが世界大会で優勝する日が来るかも。

それでは如何に具現化するかこれが最大の難関ですが、これを目指すべきだと思います。

先ずは近場で休日を利用して訓練をする、OBがこの様なスカイスポーツクラブを創りそこに学生が訓練で来るという形態にすれば理想です。既にこれに近いものが各地にありますが一校単独OBでの運用はされていません。

先ずは場所でしょう、空域、安全性で田辺校地は無理でしょうが木津川は可能かも、これは一から探すしかないでしょうが、他にも有るはずです。木曾川もいつまで使えるか分かりません。

資金面は先ずは大学でしょう、しかしグラウンドや体育館は整備しても滑空場は如何でしょう？本来は体育会航空部で学校が承認しているクラブは当然練習場を要求できるわけですが、格納庫は造ってくれても滑空場は？しかしこれは改めて交渉すべきでしょう。

練習用機材の機体も買ってくれない？この辺からはOB会が学校側にもっと粘り強く強力に交渉すべきでしょう。

OB会は学生の要望を実現する為にもっとバックアップしなければと思います。

更にスポンサーとして資金を蓄えるべきです。資金はOB会費やOBの寄付も大事ですが、企業からの寄付やスポンサー探しをもっとやればよいと考えます。企業も人と金と物が無ければとよく言いますが、大学クラブも同じだと思います。

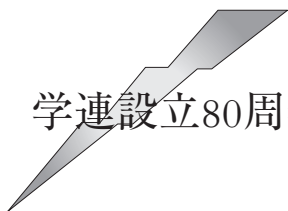
同志社大学体育会航空部の自立が究極の理想だと思うのです、朝日新聞が支援をやめて学連が自立化して必要な体制を残せば運用していけますが前途多難です。

広大な土地、資金、組織、その他空域の問題や運営上の問題点多々あります、しかしこれ位の事を考えないとこれからの学生航空スポーツは存続できないと思います。

同志社大学体育会航空部が単独で自立するか、関西の立命や他の大学と協力し存続する方法しか残されてないと考えます。

将来像として誠に厳しい話になりましたが現実を直視した場合ここまでの覚悟は必要かと思えます。逆にこの危機を乗り越えて理想の体制を作れるチャンスであると考えるべきで、実現に向けて頑張らましようとして申し上げる次第です。

丁度今、同志社航空部が2010年関関同立戦に団体優勝しました、嬉しい事です。これから引き続き東海・関西競技会で連戦しておそらく東海・関西競技会でも優勝して全国大会に駒を進めるでしょう、そして新鋭機W28を駆って全国優勝したら最高です、その後は理想の体制を創りましよう。



学連設立80周年を前に激変！

平成元年卒 太田泰史

本年2010年に、日本学生航空連盟は設立されてから、80周年を迎えます。

この間、いくつかの戦争という大きな出来事や、航空界の目覚ましい進歩といった状況を経ながら、学連はその営みを続けてきました。

そして現在、主に財政面での大きな逆風を受けてのことになりました。

私は、たまたまこの自立化について、当初より携わることになりましたので、当事者として2008年以降の経緯と、現状について、以下のとおりまとめさせていただきます。

～朝日新聞社が、学連運営から撤退～

2008年に、朝日新聞社は株式会社化以来、初めて赤字に陥るなどの財政面での逼迫した状況を理由に、2013年までに段階的に学連の運営から大幅に手を引くことを機関決定しました。

そして学連及び各支部に、今後の運営に対し、「学連の自立」という自主運営を求めました。

1. 朝日新聞社から学連への申し入れ内容

朝日新聞社は、公益法人法が改正されるのを機に、学連への支援を緩やかなものに留め、学連が当事者のみで独自に運営できる体制に組織を変更する決定をしました。

2008年度から5年をかけ、2013年度(2013年4月)までに、朝日新聞社として援助の一部は残すものの、基本的に名実ともに学連運営からは手を引き、学連は自身のみで、朝日の支援なしに自立してその運営を行える組織となることを求めてきています。

(1)朝日新聞社からの年間1,550万円の助成金を2009年度から毎年300万円ずつ減額し、2012年

度には350万円とする。

(2)2009年度以降は、朝日新聞社社長が従来就任していた学連会長職及び、理事職を朝日新聞社以外の人物に務めてもらい、2013年度以降は、朝日新聞社側から1～2名の理事を派遣するに留める。(現在、既に会長は朝日新聞社外の人に交代しています。)

(3)学連事務局の事務職(専務理事、事務局長を含む)を2009年度から段階的に削減し、2013年度には0人とする。(現在は、前倒しで2011年3月末までに実施することになっています。)

(4)学連教官について、現行職員3名・嘱託2名計5名の体制を、2013年度までに職員2名・嘱託0名の計2名体制にまで段階的に削減し、2013年以降は朝日新聞社が手を引いた状態の新たな体制の学連が、職員2名体制を維持するかどうかの判断を独自に行う。

→具体的に当同志社にとっては、OBの宮地教官の雇用を2010年度でストップして継続しないということであり、田口教官についても将来の雇用継続が危ぶまれるということです。

(5)法人格の維持については、新たな体制の学連が、判断を独自に行う。

(平成18年12月より公益法人制度改革関連3法が施行され、財団法人・社団法人(12月より特例民法法人)は、平成25年11月までに、(1)公益認定を取得し公益財団(社団)法人、(2)一般財団(社団)法人、(3)その他の経営形態(株式会社等)、のいずれかへの移行を選択することとなりました。)

→現行の財団法人から、公益財団法人(現行により近い法人)とするか、一般財団法人とするかを決めるということです。

2. 朝日新聞社からの支援削減の影響

様々なものが考えられますが、主な点として以下のものが考えられます。

- (1)直接的には、朝日新聞社からの助成金が、最終的に年間で1,200万円削減される。
- (2)間接的には、朝日新聞社以外の企業が、メインスポンサーである朝日新聞社の動向を見て、同様に援助金・協賛金を削減する懸念がある。(竹中工務店など航空産業に直接関与していない業種の企業は、朝日新聞社との深い取引関係から援助金を支出している。)
- (3)朝日新聞社社長及び幹部が、学連の会長・理事を務めることで、日常運営・財務的な信用力・安全運行体制・事故が生じたときの支援体制等において、表面的なものだけでなく、あらゆる面において名実ともに対外的な信用供与が大きく発揮されていたが、今後はそれに変わる体制の構築をはからねばならない。
- (4)事務局職員が0人となり、その業務を遂行する要員確保・体制を新たに構築しなければならない。
- (5)これまで関西支部は、東海支部とともに重大な事故がおこらない訓練体制を維持することを念頭に活動してきました。また規模の小さな学校も含めて、全体の訓練体制が維持できるよう、機体・機材・人・財とすべてにおいて相互扶助を行いながら支部運営をしてきました。徹底した訓練の安全運行及び、その体制の確保のため、支部全体の軸となる人物が今後も必要となります。財政的な問題から、学連教官の雇用ができなくなると、支部全体の訓練体系維持について大きな影響が出てくることが考えられます。

3. 朝日新聞社から申し入れがなされた後の、学連本部と四支部の話し合いについて

- (1)2008年度当初の学連本部1次案は、関東支部のメンバーを中心にまとめられ、学連教官を5名から2又は3名にするなど、現状から推測される収入に対し、費用削減のみで対応させる案でした。しかしこの案では東海・関西支部で学連教官1名体制がやっとの状況です。

東海・関西支部は、絶対的な訓練の安全体制確保を今後も継続的にはかるため、学連教官は東海関西支部としては2名を確保することを前提に、そのための収入確保の案を全体で話し合い、智恵を出し合うことを主張してきました。

- (2)本部側から各支部の要望を受けて2次案として、収入の確保を前提とするものの学連教官を常勤2名嘱託2名の計4名体制とする修正案が出されました。東海・関西・西部支部は、この案ならばやむなしと考えていましたが、関東支部は、前提となる収入確保の問題が現状では解決されることは懐疑的であり、この問題がクリアできなければ、2013年にも財政が破綻し、学連の存続も難しいとして、この2次案を拒否しました。

西部支部は、常駐は無理でも訓練日を中心に年間176日は学連教官を派遣してもらいたい、そのための財源確保案をはかっていきたいとの要望でした。

- (3)2009年2月に東海・関西両支部の総意として、訓練を含めて現行の運営体系を維持していくことと、そのためには学連教官2名体制を維持することが不可欠であるということを前提に、学連本部事務局と話し合いを行い、最終的に、学連の確保できる教官数は、全体で3名が限度

(関東1名、西部1名、東海・関西で1名)。但し各支部での財源が確保できれば、学連教官を増員することも可能という形で合意しました。そのため東海・関西支部で、現行の学連教官2名体制を維持するために、下記2点について対応する必要が生じました。

①嘱託1名分を確保するための財源を約400万円確保する必要がある。

②上記の約400万円については、その後東海・関西支部の運営をつかさどる支部運営委員会で、下記の対応により、毎年300万円を拠出することで基本的に了承を得ました。

- ・学生合同基金(合宿ごとに積み立ててきた両支部独自の積立金)の取り崩し

凍結基金 21,754,751円(2009年6月現在)
のうち

200万円/年額×8年=1,600万円の取り崩し

- ・現在も積み立てている学生合同基金から、毎年100万円の拠出

(学生の負担は変わらない)

よって現時点では、今後は残り100万円の収益の確保が課題です。

これについては、関西支部として過去3回(09年2月11日、09年6月6日、09年11月21日)、各校OB代表が集まり会合が開かれました。

そこでいくつかの方法で、約100万円の収益を確保するとともに、それだけで資金確保が難しい場合は、資金拠出の可能な有力校だけでも、約100万円を分担して拠出していこうという合意形成がなされました。

(4)2009年度時点の関西支部の方針について

関西支部の方針は、現時点で学連や支部がな

くなると単独で活動していくことは難しいため、当面10年程度は東海支部と連携して、なんとか収益の確保をはかりつつ現行の訓練体系を維持しながら、将来的には学連教官や事務局のポジションをOBボランティア中心に運営していける体制に持っていこうという、方針を立てました。

(5)2010年春の状況

朝日新聞社側の人事異動により、専務理事・事務局長・参事が交代し、体制と方針が以下のように大きく変わる申し入れがありました。

①文部科学省の、現行の財団法人に対する監査があり、会計処理・事務処理において指摘事項が多く、このままでは公益財団法人への以降は難しい。

②朝日新聞社側の人事面での撤退を早め、基本的には、非常勤理事1名を除いて、2011年3月末で、人事を引き上げる。具体的には専務理事、事務局長の交替時期を2013年4月から2011年4月に早める。

③上記②に伴い、事務引継ぎを前倒して早期に完了する。

(6)直近の状況

全体での合意形成がなされない中、その後新たにまとめられた朝日新聞社事務局の最終調整案では、関東支部をまとめることができなかったため、2010年9月、結果的に学連本部を除く四支部のみで話し合い、以下の内容が取りまとめられました。

今後は、この合意内容をベースに、具体的に進めていくことになります。

①朝日新聞社の事務局での体制で、責任を持って財団法人から公益財団法人に移行できるよ

う手続きをすすめてもらう。(これは、河川占有だけでなく、占有料免除及び減免について、将来的にわたってより確実にするために、やはり公益財団法人が得策である、との判断によるものです。)

- ②学連本部は公益財団法人とし、河川占有許可申請、全国大会等を担当し、各支部は、NPO法人を設立して、各支部の訓練等の運営にあたる。

- ③場合により、現行の学連資産・資金を各支部NPO法人に分割する。

(東海・関西支部は、共同でNPO法人を設立する。但し、支部は各々従来どおり、独自に存続する)

- ④各支部の教官雇用については、各支部の責任で行う。

(7) 今後の具体的な課題

- ①支部事務局体制の確立

朝日新聞社から提供を受けていた支部の事務局を運営してきた人員もなくなるため、事務局を引き継ぐ受け皿となる人員を確保しなければならない。

関西支部事務局については、木曽川宿舎に移管します。また、受け皿組織として、学生・OBを中心としたボランティア組織を立ち上げる必要があります。

すでに、新人戦・東海関西競技会・各校対抗戦については、太田と東海支部の岸さんと分担して事務引継ぎを実施しています。

- ②資金管理の集約化

分散していた東海・関西支部の資金を集約して管理していきます。

これも「東海関西OB会学生支援グループ」

という団体を立ち上げ、少しずつ実施しています。

- ③教官の雇用継続

2010年9月末日で、宮地教官と学連本部との雇用がなくなったため、「東海関西OB会学生支援グループ」から、訓練業務を委託する形で、個人事業主としての宮地教官と雇用契約することとしました。

ただし、委託費は最低限の低額であるため、今後いろいろと検討が必要です。

- ④東海、関西支部共同でNPO法人設立

東海・関西支部は、各々独立して今後も組織を従来どおり維持しますが、訓練及び事務業務については、両支部が共同で設立したNPO法人に、業務を集約して委託する予定です。具体的に、そのNPO法人を立ち上げる必要があるとともに、田口教官、宮地教官の雇用問題もあわせて解決していかなければなりません。

田口教官は、現学連本部との雇用契約を打ち切られる形で、いったん退職し、支部設立のNPO法人と改めて雇用契約する形になります。

- ⑤資金確保について(以下の内容ですすすめています)

- ・福井に、福井グライダークラブを設立し、曳航機運営を委託する。
- ・「関西支部OB連絡会」を開催し、各校OB代表連携しながら、支部運営をバックアップする。
- ・関西支部OB会名簿を作成していく。
- ・毎年100万円の収入の確保をはかる。協賛金収入を得るために、以下の協力を、各校・

OB に要請する。

損害保険(自動車保険・火災保険・航空保険等)の紹介。

飲料自動販売機設置場所の紹介。

～終わりに～

この文書は、あくまで2010年10月末日現在のものです。今後の学連本部の方針や、経済情勢の変動等により、更に東海・関西支部を取り巻く環境が悪化することが懸念されます。

また今後は、少子化の影響もあり、学生数が減ることも予想されます。

自校だけでなく、他校も含めて、グライダー人口の拡大に努めねばなりません。

対外的な活動も含めて、より多くの社会人、OB との連携も必要になります。

現役学生が抱える問題点として、平日に合宿を組む体制が厳しい状況や、合宿費が高騰して支払えなくなるから、発数も自主的に歯止めをかけなければならない、などがあります。これもできるだけ早期に解決すべき課題です。

このように学連自立化問題だけでなく、我々はより多くの課題を抱えている現状を、冷静に認識しながら、少しずつでも解決していかねばなりません。

いずれにしろ学生と OB は、今後より緊密に連携して、ともに活動していかねば、各校航空部の運営は難しいと思われます。個人的に他校 OB 会とも話し合う機会が増えましたが、自校が抱える

問題点は、他校も同様に抱える問題点です。

学生と OB、お互いが煙たがることなく、よりフランクにつきあいながら、発展していける関係をさらに築きあげていくことが重要だと思います。

今後も、機会があれば、適宜情報をお伝えしていきます。どうか引き続きご協力のほど、お願い申し上げます。