

現在窮乏 将来有望

眼科学講座 吉田 茂生

新型コロナウイルス(以下コロナ)の感染も第三波が到来し、先行き不透明な毎日が続いている。学会も web 開催が基本となった。実際に学会場に足を運ぶ必要が無いので、ここ一年近く航空機に乗っていない。むしろ航空業界は門外漢であるが、現在の私の利用頻度を考えただけでも、航空業界は大ピンチであろうことは容易に想像がつく。

全くの独断であるが、私は元来お役所的なイメージのある日本航空(JAL)ではなく、専ら民間の自由な雰囲気漂う全日本空輸(ANA; これまた全くの独断である)派である。ANAの創業者は、のちに朝日新聞の社長も務めた美土路昌一である。終戦直後、GHQは日本の航空事業を禁止した。美土路は、失業したパイロットを救済しようと民間の航空会社を立ち上げた。美土路の評伝『現在窮乏 将来有望』によると、やっと航空事業が認められた昭和27年、ANAはわずかヘリコプター2機と30人の社員でスタートした。そして、日本政府がGHQの指導のもと航空会社として設立した現在のJALと対峙することとなった。終戦間もない混乱期に「何でもやる、たくましい会社」として美土路が掲げたスローガンが、「現在窮乏 将来有望」である。そこには「日本の空を守る」という強い使命感が満ちあふれていた。幾多の苦難に見舞われながらも、いつかJALを追い越す気概を持ち続け、やがて日本一、世界トップクラスの航空会社へと成長した。

そのANAが、コロナの感染拡大による航空需要の低迷により創業以来の危機を迎えている。経営再建のため、キャビンアテンダントは様々な企業に一時出向とのことである。皮肉にも「何でもやる、たくましい会社」への原点回帰である。ところが高いサービス提供力を修得したANAの出向社員はあらゆる業界で引く手数多だそうだ。「人間万事塞翁が馬」である。

振り返って医学界はどうだろう。コロナ禍による病院収益の悪化や診療参加型実習の制限など、航空業界や終戦直後ほどではないが、「現在かなり窮乏」というところか。進化論を唱えたダーウィンは、「この世に生き残る生物は、力の強いものではない。頭の良いものでもない。それは、変化に対応できるものだ」と言った。私達も「With コロナ時代」にあって、待合室患者距離の確保、予約時間の再設定による3密回避、再来間隔の見直し、病診連携の促進、Web回線導入促進による講義や学生実習の遂行など、日々ニューノーマルへの適応を試みている。今後も環境変化に柔軟にしながら対応しながら、たくましくコロナを克服したいと思う。

美土路は、こんな言葉を残している。「今日の私にとっての生きがいは、日本の大空を再び飛び回る飛行機野郎たちの喜々とした姿を見ることです」。もちろん美土路氏と私を比ぶべくもありませんが、久留米大学においても、ニューノーマルに適応しながらたくましく診療・教育・研究に没頭した若手医療人が、全世界で生き生きと活躍する事を心から願っています。

「現在かなり窮乏」だが、「将来大いに有望」と行きたいものです。