

山野内元課長（課長在職期間 S49.1.1~S51.10.1:編集部注）は病後のリハビリを終えた現在、執筆が困難とのことで私が代役を受け持つことになった。しかし元課長時代を通じて全てを把握しているわけではなく、また補佐した立場からは元課長の意を的確に記述することはできない。従って私の立場での記述となることをお許し願いたい。なお後々の関連もあり記述は若干遡った内容となっている。

## 1 横須賀 SRF ドック使用開始

昭和 46 年 12 月 16 日付で私は幹部学校高級課程を卒業し、即日海幕艦船課に着任した。ここで私を待っていたのは特命事項の執務であった。この頃日米地位協定に基づき、横須賀基地のドック共同使用が進展している最中であった。私はこの推進と併せて、ドックに関わる艦艇の修理予算の積算に基づく予算要求が特命されたのである。もともと修理予算は旧海軍に倣い、建造費に応じた一定の割合で賄われてきた。もちろん経過年数や修理（特別・年次）の内容をも反映したものであった。しかし共同使用により自主的にドックを運用すると経費の節減につながる。ここで従来の修理費の内訳の検討から始まり、積み上げた内容を構築して、修理費減を積算した予算要求が必要となる。今まで検討が進んできた段階で、佐世保（続いて共同使用による運用が見込まれていた）・大湊（旧海軍の一万トンドックの運用が既に稼動状態にはいていた）のドックの運用も含んでの検討の必要性が生じての再作業が行われた。

この時期、昭和 47 年 3 月 1 日大湊から山川課長が着任され、半月後の同 16 日付で船体班長から山野内艦船班長が発令された。強力な両課長・班長のもと私は前記作業のまとめ役を担わされた。膨大な予算資料を構築して、辻褄の合う内容としなければ大蔵省を説得し得ない。この時的確な班長の指導があり、また大森・串田両 3 佐（当時）の協力を得て徹夜作業を続ける日々が続いた。4 月、5 月と進み内局説明まで漕ぎ着けたときは、体力を消耗し尽くしたようだ。思考過程の矛盾を実かれたことも再三に及び、班長の助言をも得て、ようやく予算要求に持ち込めたときは重荷が下りた気がした。しかし地位協定に関わる米軍との折衝は延々と夏までかかって、どうやら見通しがえられたのは 9 月に入った頃であろうか。その後特命事項を解かれて私は同年 10 月 2 日大湊造修所工作部長が発令された。

記録によると横須賀 SRF ドック使用開始が二年後の昭和 49 年 10 月となっている。

この間、同年 1 月 1 日に山野内課長の就任を見ている。従って共同使用が調印され、運用が開始されるまでの山野内課長のご苦勞が思い知らされるころである。これに加えてドック長のポスト確保や修理費の運用には筆舌では表し得ないものがあつたものと想像している。詳細をここに記述できないのが残念に思われる。

この頃「老齡艦船整備方式の策定や艦船部品補給システムに関して部品の時間管理（METBF: Mean Effective Time Between the Fatigue）の策定を推進され、また造修業務手引き書の作成に取りかかってこられた。」（時森 2 佐のメモより）

また投稿依頼の「参考トピック」にある「しらね」、「ゆうしお」（昭和 50 年度艦）計画はこの時期のことで、この詳細は内容を把握していないので記載できないことをお断りする。

## 2 護衛艦の価格高騰（オイルショック）

さて、ここでオイルショックに就いて触れねばならないであろう。

私は遠く大湊にあってスキー訓練を楽しみ、また恒例の「ねぶた」に備えて工作部員を督励していた昭和 49 年 7 月のある日、突然山野内艦船課長から転勤話をもたらされた。

この異動は航空機転用型のガスタービンを護衛艦に導入するため、米英両国で技術調査をするのが目的のことである。加えて当時装備化が図られていた潜水艦救難母艦（AS）とこれに搭載する深海潜水艦救難艇（DSRV）の技術調査も兼ねているという。エンジンは専門外であり、DSRV は潜水艦に携わった人の専門分野で私はあまりかかわっては来ていなかった。それだけに気の重い発令内示であった。「ねぶた」を終えて 8 月 16 日付で大湊を後にして海幕に船体班長として着任した。

着任してみると、海洋汚染防止法の発効を受けて、既就役艦の汚物処理装置の改造業務が山積していた。初めての装置の適否を求めて思考錯誤の状態、この装置の推進を図らねばならなかった。

片や米英への出張に当たっての準備に万全を期さねばならない。調査の対象が専門外のこともあり、国内のメーカーでの勉強も必要になってくる。出発は 11 月 10 日（日）が予定されており、2 か月半でこの二兎を追う羽目になり、休日返上で仕事や勉強に追われた。

10 月初旬には汚物処理装置の段取りも固まり、併行しての DSRV 問題点の把握・その母船の船型を如何にするかの問題認識も得られた。残るガスタービンについては国内担当メーカーの対応状況を視察して現地での調査に備え、渡航手続きを行い出発した。

米国での調査も順調に済ませ、26 日にはロンドンに向かった。ここでの調査も順調に進み 12 月 4 日の終盤近くになって、ホーカーシドレー（HSD）社でのガスタービンコントロール装置に関する調査に臨んでいた際、日本から思わぬ報道が齎（もたら）された。

これは 49 年度艦として進められていたガスタービン艦の計画がオイルショックで変更され、従来の「くも」型となったとのことである。内局では私の調査が終了するまで内密にと配慮していたものがスクープされたらしい。今まで積み重ねた努力もフイになるのかと懸念されたが、調査は予定通り実施するしかない。私は「例えこの度の計画が変更になっても、近い将来優位性のあるガスタービンを導入することは間違いないので、このまま調査を続行したい」と英国側に申し入れて快諾を得た。

この後予定通り全調査を終えて 8 日には東京に向け飛び立った。

国内にあってこのオイルショック対応には、その衝に当たっておられる山野内課長の並々ならぬご苦労があったものと思われる。要求艦艇は私自身的確に把握していないが、成立予算を見ると、艦艇では DD×1 隻、MSC×2 隻、LST×1 隻が認められたに過ぎず、支援船も YT・YB 等数隻が認められたに過ぎない。先述の DD はガスタービン艦が見送られ、従来の「くも」型に変更して 1 隻が認められただけである。潜水艦に至ってはゼロ査定で、今まで保持してきた

8 隻 2 隊体制が崩れかねない。予算積算の見直しから始まり、幕内調整・内局承認・大蔵省説明と紆余曲折の過程があったものと思われる。しかし、帰国した私はツイゾ山野内課長からそのような苦労話は伺った記憶が残っていない。年内は技術調査の報告書作成に艦船班で専念させてもらって有り難く感じた次第である。

### 3 資料管理及び関連事項

年が明けて昭和 50 年 1 月 1 日付で熊久保艦船班長の後を私が継ぎ、直接山野内課長を補佐することとなった。

ここでは総括業務を担当するが、この業務は課内に止まらず艦船技術関係全般の諸計画を扱っており、人事に関しては全国の造修所等を掌握する必要があった。また、主務者会議を主催して業務の推進を図ることも重要な仕事であった。

人事に関しては課長の指導もあり、MIT や PG スクール留学の予算確保や海外技術調査の推進の他、定員削減に対しての増員要求に意を砕いた記憶が残っている。また、当時定年退職者の増加に伴い、第二の就職の道を切り開くことも重要な仕事であった。

この時期過去 20 年に亘る技術資料が山積しており、これを一括した資料管理が緊急案件として取り上げられた。課長の強力な指導のもと先ず課内の資料管理を実施した。莫大な資料の収集整理から立ちあがり、必要な資料が即座に引き出せるシステム作りに追われた。次いでこの年、暮頃には全造修所の管理の一元化を狙って、主務者会議で再三に亘り調整を行って推進を図ってきた。これが後の横須賀造修所の資料管理課設置となり、コンピューター処理につながった。その具体的な一面で記憶に残った点を以下に記述したい。

11 月 15、6 日に佐世保で船体科長会議が実施され、横須賀から艦船造修整備システムの電算化（EDP 化）の研究に取り組んでいた間辺 2 佐の出席を得て、同問題を中心とした討議を実施していた。私は課長不在（後述）もあり、船体班長共々同会議に出席した。予定の会議も終わったその夜同 2 佐は心労もあつてか旅先で亡くなられた。出席した者の見守る中で仕事に対する情熱の言葉を残して逝かれた、傷ましい出来事に胸を突かれる思いをさせられた。

なお、この頃定期検査実施基準の見直しや、MRC（乗員整備カード）の作製・運用も手掛けられたことを時森 2 佐（当時）はメモしてきているように、山野内課長は積極的に先見性をもって業務を遂行してこられ、後に続く我々に範を示されてきたように思う。

### 4 海外技術調査

この年度、前述の海外技術調査費が次期 PG（ミサイル艇）を対象として認められており、私は課長の出張を進言して準備が進められ、10 月 25 日から 11 月 23 日の調査日程で出立された。この細部に就いては随行の時森 2 佐のメモに基づき記述したい。

「調査の主要な内容は、当時運用が始められていた米海軍の PHM (Patrol Hydrofoil Missile) の建造計画・建造状況・運用&後方支援体制に関するもので、加えて PHM と商用ジェットフォイルの視察・試乗もされている。

建造計画では国防省（ペンタゴン）を訪れて技術面や予算に関する説明を受け、討議されて

いる。この PHM は NATO 共同開発のため、各国のロイヤリティ等が加算され割高（約 4,500 万ドル）となり海自 DE の建造費を考えると、良い買物とは言えないとのことである。建造状況は商用のジェットフォイルを含めてシアトルのボーイング社で視察され、種々の技術説明を受けている。航走状況は商用艇でホノルル・マウイ島航路の試乗を体験され、後の PG 建造に結び付いた結果を齎せたと思われる。運用&後方支援体制はカリフォルニアのポート・ワイネメ海軍基地で視察され、PHM の試乗も体験された。

ここで『ボーイング社視察時、歓迎昼食会に臨むに当たって前夜挨拶文の作成にとりかかり、深夜までかかってやっと仕上げた。しかし当日会場では先方のスピーチばかりが先行し、期待していた課長の出番がなく幻の挨拶文となって課長共々に残念な思いをした』と時森 2 佐は述懐している。

その他ペンタゴンでの DSRV・ASR の討議やフィラデルフィア海軍工廠で GE (General Electric) 社立会いのもと、ガスタービンの実用・運転試験の実情等を視察された。またカナダへ赴きハリファックスの海軍基地でタービン艦の見学やトロントのディハビィランド社でヘリコプター搭載艦に係わる資料収集をされる等、当面懸案の問題に幅広く調査の手を伸ばしその実を挙げて帰国された。」

これが後年、業務遂行に如何に貢献したか計り知れないものとなったように思われる。

## 5 中村海幕長着任（システムの業務体制）

翌昭和 51 年 3 月 16 日海幕長に中村悌次海将が着任され、訓示に続いて班長以上に対して格調高い挨拶をされたのが思い起こされる。その要点を以下に記述したい。

防衛力の本質の項で「防衛力というものは、あくまでも戦闘を基準とし、一にも二にも精強でなければその存在の意義はないものと考えております。(中略) 戦闘を基準にすることと、経済性ということは往々にして矛盾するものであります。戦闘の要求から発するいわゆる用兵要求は施策の基本であります。決して経済性を無視することは許されません。後程若干詳しく申したいと思いますが、用兵要求そのものに更に真剣なつめが必要であり、許容される限界を十分検討し、経済性とのかね合いを考えることが、ひいては総合防衛力を大きくするゆえんであります。しかしあくまでも本質を忘れず、妥協しうる限界をよく見極めることが必要であり、本末転倒することがあってはならないと思います(後略)」と述べられ、また戦略の基本の項で「(前略) 周辺海域の防衛と海上交通の保護を柱とするわが海上防衛の基本構想には、誤りはないと確信します。しかし、その具体的あり方すなわち、いかにして周辺海域を防衛し、かつ海上交通を保護しようかという方法論については、前提となる各種条件の変化によって、あるいは装備の進歩や脅威の態様とともに大きく変革してゆくべきものであり、ミサイル・電子戦・Passive ASW 等装備の画期的革新時代に適合した構想が常に検討されるとともに、構想に応ずる装備への要求が明確にされねばならず、既成概念にとらわれず柔軟性をもって相ともに勉強したいと思います」と述べられている。この内容は技術分野に携わる我々にとっても、施策を行う上で共通したものではないかと思われる。さらにシステムの業務体制では「技術部は仕様書や予算取得の日常の仕事があまりに忙しく、これに埋没し、武器システムの技術的検討

を行う余裕がない」と痛いところを突かれている。

これにつけて思い起こされるのは、課長が押し進められた課内での資料管理（既述）が、オペレーションで紹介されたのであろうか、幕内で評判となり海幕長を始め各部課の人が状況を見に来たことである。システムの業務体制の走りとして評価されたのであろう。

（付記）

昭和四十六年に艦船技術会の再発足と本会報の発刊が行われたが、当時船体班長で幹事として名を連ねている山野内課長が実質の推進者であることを付記しておきたい。



佐倉 俊二 元艦船課長  
東海道五十三次・ウォーキング  
薩埵峠から富士を望む