

大湊ドックの思い出



飛内 進

元大湊造修所製作科長 技官

今から約 20 年前の昭和 54 年 11 月 5 日、晩秋には珍しく天候は晴れ、西の風が幾らかあったものの、護衛艦「きたかみ」は 5 突堤を離れた。初の護衛艦入渠であるので横須賀からドック長が派遣され、YT37 (100 トン) が前曳し、曳船の数は予備艇を含め 5 隻に取り囲まれるように粛々と大湊ドックに向かった。

渠口で艦は多少流されたが、LCM を改造した予備艇が全馬力を発揮し、艦をセンターに戻したが、風上の西側に対する第 1 投のサンドレットが失敗した。次に放り込んだ第 2 投は成功し太いロープで艦と陸とが結ばれ、その瞬間、それまで張り詰めていた緊張感が一時に開放された。同時にドックサイドで護衛艦の初入渠を見学する人達から歓喜の拍手が起こった。

顧みると荒廃していた日本海軍が最後に建設したドライドック (1 万トン級) を昭和 39 年 12 月、防衛庁に移管し、満を持して昭和 41 年春から自隊でのドック再開作業を開始し、先ず扉船の浮上、それを横倒して引接船台へ上架しての大改修工事、一方ポンプ室 (地下式) では赤錆びた 500HP 排水ポンプ等の開放、整備を進めた。

扉船の修理完成後、約 7 万トンの海水を排水したところ、渠底全面に山のような泥・ヘドロと古盤木が堆積していた。泥揚げ作業には大地隊の陸上部隊の作業員が参加し、不足するダンプカーは八戸からの応援を求める等、連日、朝夕泥にまみれた作業だった。

これら一連の作業には予算的な裏付けは殆どなくポンプ類、配電盤の整備は工作部が担当し、数年の月日を要したが、現場の一人ひとりがドック再開に結集し、旺盛な精神力が困難な作業を優った。当時の科長、係長等は海軍工作部出身者で

あり、戦時中に伊 14 号の緊急入渠等のさまざまな作業に携わってきた。それだけに海軍の遺産であるドックに対する愛着心が強かった。

昭和 46 年 6 月、掃海艇「かつら」が初入渠し渠底に神前を設け、総監を迎え簡易な式典を挙行了した。その際工作部有志の神楽が同艇の周囲を舞って安全祈願を行うと共にドック再開の成功をお互いに祝福し合った。

この時期に横須賀と佐世保のドックの共同使用問題がにわかに浮上し、海幕は、横須賀と佐世保のドック使用に重点をおき、大湊のドック再開は影の薄い存在となった。昭和 47 年 7 月、小生は横須賀に転勤し、共同使用問題に取り組む一員に加わった。1 号から 3 号ドックの使用計画と工作部の一部のベース内への移転計画を具体的に練った。

ドック使用は米艦船使用の合間と厳しい条件であり、さらに入出渠作業の一切は SRF で実施するとのことで、その法外な入渠料が問題となった。また米軍が緊急に使用する場合は 24 時間内に出渠するという厳しい現地協定であったが、昭和 49 年 12 月、第一船として掃海艇「みくら」が 3 号ドックに入渠し共同使用を開始した。その後「あまつかぜ」の 2 号ドックへの入渠を見納めるように昭和 51 年暮れ、楽しかった横須賀勤務を終え大湊に戻った。

この間大湊では 2 台目の排水ポンプを自力で整備し、数時間でドライしていたが、付帯設備は仮設のドックハウスが駆潜艇の乗組員の宿泊と給食に見合う程度に整備されていただけであった。しかし駆潜艇、掃海艇の合入渠等を平然と行い、艦船部隊からは心強い造修所として評価されていた。

何時かは護衛艦の入渠を夢見て腕をこまぬいていたが、昭和 53 年に待望のソーナーピットを掘削、翌年春にドック前の浚渫が行われた。しかし給食、給電、宿泊等の設備は旧態以前のものであった。つまり護衛艦入渠に必要な設備は皆無であった。したがって緊急入渠用として理解していた。

昭和 54 年春、ソーナーピットが整備された以上、何とか入渠できないものかとのトップダウンがあり、しかも年次検査の施行であった。たまたま小生は「きたかみ」担当であったので、この件の窓口になった。何日も頭を抱え込み思案に明け暮れた。各科長に相談し、機関長と総監部の造修主任に問題提起し、大地隊全体で取り込む必要性を訴えでる手段を講じた。そして CPO 室に日参し懸案事項の提出を求めた。老練の機関長始め各員長は、護衛艦の大湊ドックへの初入渠には意気軒昂であり、士気は高かった。しかし問題点は山積し、何度となく相談を重ね次の解決策を示し入渠準備を整えた。

1. 入渠中の給電は 500KW 発電機をリースし、運転と給油は艦側。
2. 食事と運搬は基地警防隊の支援。(食数に制限あり)
3. 入浴は士官用は既設の二人用、海曹等は工作部の大浴槽。
4. 艦内暖房は電気暖房機を調達し、各区画に配置。
5. 簡易便所のリース。(貯蔵式は使用)
6. 曳船不足には LCM1 隻の改造 (ランプドアの強化とタイヤの装着)
7. 安全管理は艦内は機関長、他は工作部各科長、工程管理は艦船部。

一方、工事関係は船体関係は工作部、地元業者、機関関係は乗員作業 (主発時間点検)、工作部、函館ドック、地元業者、電気関係は工作部、地元業者とし、武器関係は従前どおりとした。

これらの問題をクリアし、第 1 回の工程会議を体育館で開いた。参加者は第 4 室長、基地警防隊副長、関係班長、補給所関係者、艦側は艦長以下、各員長造修所は各部長以下、関係者で総勢 50 人近い人達が一堂に会した。工程の説明は型どおり行われ、最後に第 4 室長は「大地隊の総力を挙げて護衛艦の初入渠と年検を成功させて欲しい」との力強い挨拶で会議を終えた。

入渠期間は 10 日間としたが、船底清掃、塗装は遅々として進まなかった。事前に作業方法を指導していたが、艦の余りの大きさに圧倒され、照明器具を持ち込んで何とか出渠に間に合わせた。

かくして護衛艦は入渠し年次検査を大過なく終えたが、各部隊の支援、「きたかみ」乗組員の全面的な協力で成功したもので、今でも感謝に耐えない。

その後、「くも」級の入渠 (年次検査) も行われたが、設備は旧来のままであったので食堂、宿泊には数棟のプレハブをリースし、艦側で烹炊する等、ある程度改善されたが、曳船は函館ポートからの支援を求めた。

平成 3 年に「はつゆき」の遠航前 (船底調査) の入渠が検討され、水深が浅いと理由で一時的に断念した。その後水中処分隊によって渠口までの航路を再調査の結果、約 700 ㌦の燃料と弾薬類を陸揚げすると、低潮でも数百㌦の余裕があることが分かり、早速入渠作業が行われ、その後「しらゆき」も入渠した。

ここ数年来、関係者の尽力によって大湊ドックの整備は本格的に進み、排水ポンプ、電源設備、ウインチ、油圧盤木、ガイドワイヤー、ドックハウス等が次々と更新、或いは新設し、民間ドックと同等に近代化された。

21 世紀の幕開けとなったある日、釜臥山が白銀を被り、辺り一面が雪に覆われたドックサイドに佇んだ。早い時期での「きり、あめ」級の入渠を期待するとと

もに、30 数年前ドック再開に燃えた先輩、同僚達の心意気と苦勞が走馬灯のように鮮明に想起され、それが今日のドックの原点であったと思う。

私事ではあるが、退職してから 8 年の歳月が流れた。この間ライフワークとして取り組んだ北方警備に当たった日本海軍（大湊警備府）の足跡の総まとめに取りかかった。昨年夏にその集大成として大湊警備府沿革史－北海の護り－の刊行（4 冊目）で完結することができた。本書は日本海軍の幕末から終戦まで約 80 年間の北方警備、行動に関して 920 ページにまとめている。幸いにも毎日新聞夕刊、世界の艦船等で紹介され、史書として全国的に出回っている。（前著は米議会図書館、トロント大学図書館から発注されたが寄贈）

最後に一老兵として一言。日本海軍の艦船技術は失敗もあったものの、総じて世界一級であったと思う。その良き伝統を鏡として技術には妥協することなく新世紀へ羽ばたいて欲しいと念願する。

（終）

艦船技術会会報（平成 13 年 4 月 第 32 号）から