

造船設計者の良心（その2）
（日本海軍の失敗例から得た教訓）

【平賀先生の手になる重巡洋艦】

軍艦設計者として、平賀先生の優れた才能が全世界を驚倒させたのはこの時からであった。先生は先ず手始めに独創性の強い3100トンの小型軽巡洋艦「夕張」を出現させたが、続いて8吋砲6門搭載の7100トン級の古鷹型4隻、さらには8吋砲10門搭載の妙高型10000トン級巡洋艦4隻を昭和元年から4年にかけて完成させた。

これらの艦の優れた性能に脅威を感じた米英は、日本の巡洋艦保有量をも抑える必要を痛感し、ジュネーブで軍縮会議が開かれた。しかし、この会議は日本の強硬な態度によって不成立に終わったが、引続き昭和5年にロンドン軍縮会議が開かれ、やっと条約が成立、日本は巡洋艦の保有量を対米英7割弱の劣勢に抑えられることになった。

平賀先生は、「古鷹」「妙高」の設計を終えて、昭和4年に設計の第一線から退かれたが、軍艦設計をご自身の生命と考慮しておられた。先生ご自身は、設計の第一線から退く意志はさらさらなく、軍艦設計に非常に愛着をもっておられた。先生は、「平賀譲は譲ではなく、譲らずだ」と評されたほど、非常に意志の強い、信念の人であった。この強い意志と信念とがあつたればこそ、独創的な設計も生まれたのだと思う。しかし、反面、頑固すぎるとして先生を嫌う人もまた大勢いた。先生の設計になる巡洋艦の優秀さは、世界的にもセンセーションを起こしたが、国内でも天皇陛下に御前講義をなさったほどで、技術者としては非常にご立派な業績を残された方であった。ところが、昭和4年にヨーロッパへ造艦技術の視察に旅立たれた留守中に、海軍技術研究所長に祭り上げられた、設計の地位は次の人に移されてしまったのである。時に先生は47歳で少将であった。

【海軍の大失敗の発端】

設計を担当する人の適否は、設計そのものに非常に影響がある。平賀先生の次の責任者は先生の愛弟子で、非常に可愛がられ学校の成績も良かったし、技術も優秀、人柄も良いジェントルマンで、先生の頑固さとはおおよそ対照的な性格で、物わがりの良い方であった。この方の設計責任者としての最初の仕事は、「妙高」の次の高雄型10000トン級巡洋艦の設計であった。高雄型の設計は、本質的には「妙高」の思想を踏襲されたが、高雄型で著しく変わったのは、用兵者の要求に応じて艦橋関係諸施設を充実し、今までにない大型艦橋としたことで、用兵者の要求をできるだけ設計で実現しようというこの方の前向きな態度と、平賀先生の厳しい姿勢で取り組んだ設計態度との間には、考え方に基本的な違いがあった。この考え方の違いが、後述する海軍の造艦技術上の二大失敗に発展の原動力となったのである。

【駆逐艦「早蕨」の転覆】

設計上の大失敗は、駆逐艦と水雷艇で発生したので、まず駆逐艦の建造経過から述べることにしよう。駆逐艦の完成状態をみると、第1表に示すように、大正9年から昭和元年にかけて峯風型、神風型、若竹型、睦月型と出現し、艦型は次第に大型化した。しかし、各国海軍の久しい熱望であった荒天時でも自由に大型艦と協同作戦のとれる高性能駆逐艦の出現にはいたらなかったが、各国海軍に先駆けてこの要望を実現したのが表に示した日本の特型駆逐艦で、平賀先生の次の設計責任者の設計になり、昭和3年から7年にかけて建造されたものである。この特型駆逐艦は大変評判も良く、一応成功した型であった。

ところが、特型駆逐艦24隻の最後の艦が完成した昭和7年に駆逐艦「早蕨」が台湾海峡で転覆するという大事件が起こった。「早蕨」は大正11年の完成で、既に10年間も使いこなした艦であった。当時は、「妙高」をモデルにした10000トン級巡洋艦高雄型が出来たばかりで、好評の特型駆逐艦も健在であり、海軍部内では、造船官に対する信望、信頼は極めて大きい時代で、「早蕨」転覆の原因追究への取り組み方に、技術過信からくる甘さがあったと思われる。あとから考えると、このころ日本海軍の造艦技術陣には、初期とはいえ、既に悪質な技術上の病気が巣くいて始めていたと思う。「早蕨」が転覆したとき、私は学校を卒業して4年目のときで横須賀海軍工廠に勤務していたが、艦政本部の造船設計責任者が横須賀に来られて「早蕨」転覆原因について話されたのを聞いた。が、その説明によると、細かいことは省略するが、いろいろな原因が奇跡的に時を同じくして重なった結果であり、まことに不幸な出来事だった、とのことであった。この説明は今にして思えば、国鉄の列車脱線が、多くの原因が重なったための競合脱線であるとしばしば述べられるのに似た論法である。

(以下次号)

