

造船設計者の良心（その3）
〈日本海軍の失敗例から得た教訓〉

【私が現場設計に関係した空母「竜襲」】

そのころ私は、横須賀海軍工廠で、航空母艦「竜襲」の現場設計を担当しており、学校卒業後4年ほどの経験しかない私には正直なところ、この艦について基本設計者がどんな苦勞をして設計をまとめたか、その真髓を理解し得なかったが、すごい航空母艦だと思った。10000トン足らずの排水量で、今までの空母になかったような新装備を上の方にたくさん取り付けていた。例えば飛行甲板上で、飛行機の準備をする際に使用する油圧起倒式正面遮風柵のほかに、大型空母にもない電動式側面遮風柵を飛行甲板の前部両側面の広い範囲に装備したし、格納庫には小さな艦型にもかかわらず大型艦同様に上下2段式で、まことに至れり尽くせりの設備を持つ空母であった。しかもわずか9000トンくらいであったので、私にはすごい空母だと思われ、さすがに艦政本部の4部で設計に携わる人は偉いなあと感心するばかりであった。

ところが艦の建造工程が進むにつれて重量、重心点計算書に示された重量の予定が次第に超過して、喫水は計画より深くなっていたし、艦の重心点の位置はとても予定のところへ収まりそうもないと思われ、建造現場の設計担当であった私は、はたしてこれでいいのかと淡い疑問を持ち始めた。しかし経験の浅いひよっこ技術者であった私は、基本設計にかかわることについて失礼な質問を投げかけるほどの自信もなく、建造過程を注目するのみであった。浮力とGM増加のため、せつかく建造途中で追加工事された喫水線付近のバルジ装着後も予定重量の超過傾向は一向にやまず、艦幅の一番広いところが次第に水中へ入ってしまうので、これはおかしいと真剣に心配になりだした。あまり心配なので一週間ごとの搭載重量と重心点の位置を計算し、その動きをグラフにのせて、若い造船大尉だった私は、机の上で眺めてひやひやするのみであった。

いよいよ完成の運びとなり、航空本部の少将であった総務部長が「竜襲」の視察に来られた際、現場の設計担当者として私はご案内をした。現場の視察後その人は「松本造船大尉、この航空母艦はすごいなあ、この小さな艦型でこれほど整った航空母艦を実現できるとは、日本の造艦技術はたいしたものだ。しかし、スタビリティ（復原性）は大丈夫だろうね」と質問された。私はハッと胸を突かれた思いがした。実は私も心配ですとは言えないので「大丈夫です。ご心配なく。」と申し上げたものの、内心痛いところを突かれた感じがした。

【すわ「竜襲」が・・・】

忘れもしないその翌年の昭和9年3月13日の夕方、横須賀から逗子の家に帰り、何気なくラジオのスイッチを入れた。このころは満州事変やらなにやらで国内が落ち着かない時であった。その時ラジオのスピーカーから「ただいま、臨時ニュースがありますから、

しばらくそのままお待ちください」とアナウンスされたとき、私はハツとして、息がつかなくなったように感じ、瞬間的に「竜巻がひっくり返った」と思った。ところが、これは水雷艇「友鶴」転覆のニュースであった。このときの私の感情の動きは今でも極めて鮮やかに覚えている。

この「竜巻」が、いよいよ完成状態となり、館山沖へ第1回の予行運転に出航した。ところが、舵を取ったら、艦が恐ろしいほど大傾斜を起こした。そのとき私は、上部格納庫の床に立っていたが、艦が傾斜したときに上部格納庫の天井にある飛行機エレベータの大きな開口部のなかへ館山の景色が額縁へ入れた風景画のように入ってきた。私は驚いた。大傾斜のため高いところにあった救命艇の位置まで海水が上昇し、固縛してあった艇が海水に圧迫されたので急に艦が停止した。このような強い印象があったので、臨時ニュースと聞いたとき私はハツとしたのであった。

【「友鶴」転覆を機に高まる造艦技術者不信】

このころの新造艦は、例外なく重心点の位置が異常に高くなり、スタビリティが悪化していた。海軍部内でも多くの人が新造艦のスタビリティについて、なんとなく不安を持っていたが、声を大にして不安を訴える人もいなかった。それが「友鶴」転覆を契機として、日本海軍の軍艦は安定性不良で使い物にならないという強硬な世論となって一斉に造船官に集中した。しかも、追い打ちをかけるように、「友鶴」転覆の翌年には、海軍自慢の特型駆逐艦が台風のなかで2隻折れてしまった。海軍の歴史でかつてなかったような造艦技術上の大失敗事件が、1年3ヶ月という短期間に次から次へと起こった。どうしてそうなったのか、その点を冷静に追求していくと、設計責任者の技術判断の適否がどんなに重大な影響を招来するかに思い至り慄然とさせられた。

(以下次号)