巻頭エッセイ

私の忘備録

重松健司
住友重機械工業株式会社 船舶海洋事業部 営業部 主管

最近年のせいか直前の記憶がなくなることがある。また、あるとき、ふと、忘れていた記憶がよみがえることもある（そしてまたすぐ忘れる）。これからは思い立ったら忘れずにメモをしようと思う。ちょうど、今回の執筆依頼があり、編集事務局には失礼ではあるが小職の忘備録になることを期待して書かせていただく。

先日、北海道東北方面に出張があった。いつもは飛行機を利用するのだが、台風が来るかもしれないので、久々に寝台車に乗った。B寝台上段の個室である。昔のB寝台と同様、窮屈さ（特に個室であるがゆえに）は相変わらずだが昔の寝台車より改善されている。寝台の向きは進行方向と平行、寝台幅はやや広め、窓は天井まであり横になると夜空の星が見える、…（ちなみに寝台料金は同じのままである）。材料も近代的なつくりでプラスティックやアルミが多く使われている個室である。その中で、おやっと思ったのが、木製の跳ね上げ式（鉄道マニアなら相当になつかしいだろう）の小テーブルがあり、昔の客車の背もたれに使われていた固い木がそのまま寝台の床の一部になっている。これはなぜ木製にしたのだろうか、設計者の旅情へのこだわりか？顧客･先輩の要求･指示か？…なんてことを考えていたら、少し昔の記憶がよみがえってきた。

何ヶ月か前に、60年前の造船所で作った構造物の設計図を見たことを思い出した。小職の先輩（M氏とする）が感心顔で唸っている。小職もその図面を覗き込むと板材の継手のところである。当時は溶接構造ではなく鋲接で、継がれる板は通常２枚であるが、どこかで３枚が重なるところがある。

「うまく継いでるなあ…」とM氏。小職は専門外でよく理解できなかったが、60年前の設計者の意図するところを、M氏が会得したことは間違いない。

ややおおげさに言うと設計者の暗黙知が形式知となって図面に示され、60年後にめでたく継承されたのである。それにしても手書きの図面は美しい、昔の人はえらいなあと改めて思い出しながら寝台車に揺られていると手書きの図面ついでにもうひとつ思い出した。

何週間か前に、就航後約30年たった船（今も現役）に乗船した。30年前の設計図を捜し出して本船に持参し諸々の調査をしたのだが、この図面も手書き（小職が入社時の翌年退職した大先輩のサインがあった）で美しいし、元設計屋の小職が今見てもどこがどうなっているのかよくわかるのだが、船底区画内の交通孔の位置が短足の小職にはかなり高い。実際に船底に潜ると移動が大変であった。通常とは違い理由があったのだろうが、図面には理由がかいてあるわけでもなく、M氏もわからないし当時の人はもういない。

我々は、顧客と入念な打合せを繰り返しながら、船や作業船の設計と建造をおこなうのを生業としている。その図面や書類の数たるや膨大である。また、過去の建造船を手本（これをTypeShipという）とすることが必然的に行われている。過去船と新船のインタバルが短いと当時の人も健在で、膨大な書類を紐解かなくとも（人＋図面）－（人）の継承が可能である。逆にインタバルが長いと、どうしても図面だけの継承になってしまう（作業船などはこれに該当するし、同型船の多い一般商船も最近はその傾向である）。設計者の多くは、数々の経緯の結果として図面を仕上げてしまう。重要な経緯は別の書類に書いたとしても時がたてば残らない可能性がある。また、新担当者が過去の膨大な資料を見る時間もないだろう。おりしも2007年問題が話題になっているが、（人）－（人）の継承が困難な状況になりつつある今、図面を仕上げるにも、後の人がなぜそうなったのかがわかるように工夫をして仕上げるようにすれば技術継承は思ったよりうまくいくのではないか。幸いにも世の中のITツールのなかに、結果として書かれた情報の裏に経緯や注釈を埋め込む便利なツールもある。

わが身を振り返っても、結果だけを書きっぱなしだったと自戒しつつ、己の暗黙知を形式知にして伝えていこう。

そろそろ眠たくなってきた。明朝は男鹿半島あたりか…。

以上私の忘備録である。