

## 3 海軍航空医学

黒澤 嘉 幸

日・米・英の主力艦保有比率は、大正十年の軍縮條約により三・五・五と定められた。

そのため日本海軍は主力艦の劣勢を補う手段として、軍事的価値が上昇していた航空機に着目し、優秀な海軍航空兵力の造成に乗り出したのである。

しかし、戦技向上のための激しい訓練が実行されるようになると、航空事故がしばしば発生するようになったので、当局も心を痛め航空事故調査に力をそそぐようになった。調査の結果、航空事故のうち五〇%をこえる事故の原因は搭乗員によるものであった。

大正七年、海軍は海軍省内に「実験心理学応用調査会」を置き、海軍の各種兵科の技術改善へ応用することを模索していたが、この会の討議の結果、まず搭乗員の適性検査方法の確立を急ぐことになった。

海軍は大正十年、海軍臨時適性検査研究部を設け、航空機搭乗員の適性検査を重点として研究を行うようになった。

この研究部の研究成果を集約して成文化したものが、昭和四年十二月二十八日付「海軍身体検査規則」の改正、同日付「海軍身体検査手続」の改正であった。

昭和五年六月一日、飛行予科練習生がはじめて横須賀航空隊に入隊したが、その採用にはこの新しい適性検査方法が用いられたのである。

昭和七年海軍は横須賀に画期的な航空技術の研究所である航空廠を開設した。その時、航空廠医務部内に実験心理班が置かれ、搭乗員の適性検査方法の改良へ努力が続けられたのである。

このようにして改良された適性検査により従来操縦士養成訓練中の失格者は三分の二といわれたものが二十分の一に減少する程の効果を生み出したのである。

その後航空搭乗員の大量養成が始まったのに対応し、昭和十七年土浦航空隊に航空心理研究班を移し、拡張して航空適性研究所を開設した。その人員規模は八百名に

も及んだのである。

第一次大戦後も航空機の性能は年々向上し地上気圧の半分になる高度等を飛行する外、急降下、宙返りなどの飛行運動を行うようになり、搭乗員の身体に及ぼす影響が憂慮されるようになった。

こうしたことから、その対策として大正十五年霞ヶ浦航空隊医務科に研究室が設置された。この研究室には低圧タンクも備えられたので、航空生理等の研究が行われるようになった。

当時の海軍軍医会雑誌にも低圧下の生理の研究が発表されているので、熱心な研究が行われたものと思われる。

其の後、大正七年横須賀に航空研究機関の航空廠が設置された時、航空医学研究の本拠は航空廠医務部に移され、六箇の研究室を持つ医学研究班となった。

この施設には遠心加速実験装置も設けられたが、その能力は動物実験用であった。

この医学研究班はきびしい飛行環境で飛行する搭乗員を守るための医学研究が任務であった。

この研究班は昭和十八年航空医学部となり生化学、生理学、病理学、精神医学、応用関係とに分れて、百余名の人員を擁するようになった。

このように海軍部内の航空医学の研究組織は拡張されていったが、当時の文献を見ると全国の医学部や医科大学でこの分野の研究を進めていたことが確認できる。この意味で海軍の航空医学とは、海軍が要請した日本の航空医学であったと思われるのである。