

戦後における元造船官の活動に関する一考察

沢 井 実

はじめに

前稿において終戦時に現役であった造船官（武官および文官）の戦後における経歴を判明するかぎり示した〔沢井 2016〕。元造船官の戦後における多様な軌跡を跡づけることは困難な課題であるが、小論では個々の造船官の具体的な活動内容に立ち入ることによって、戦後日本経済における元造船官の役割について考察してみたい。

1954年8月に開催された座談会において、牧山幸彌（防衛庁技術研究所第五部長、元海軍技師）の「商船の方はグレードは上がって来てるように思いますね。昔のひどいものばかり見たせいかもしれませんけれど」との発言を受けて、牧野茂（船舶設計協会常務理事、元海軍技術大佐）は「それはやっぱり造船所へ海軍の若い技術者がばらまかれて入ったこと」が大きいと指摘し、福井静夫（史料調査会、元海軍技術少佐）は「海軍の技術がばらまかれたほかに、各社の軍艦専門に従事しておった技術者が商船の方に流れて行ったですからね」と応じた〔牧野ほか 1954：927〕。

牧野は元造船官が戦後民間造船所に就職していったこと、福井はそれに加えて民間造船所において軍艦建造を経験した技術者が商船建造に転換したことが、商船の技術向上の要因になったと想定している。いずれにしても海軍艦艇を建造した高い技術が低いレベルの商船建造の水準を引き上げるうえで大きな効果を発揮したと考える点では共通している。

しかし一方で商船と艦艇の間には予算制約、納期、使用目的など大きな違いがあることも事実である。造船官の軍民転換の意義をたんにレベルの高い軍需技術がレベルの低い民需技術に均霑し、その底上げに大きな力を発揮したとだけ把握することはあまりにも単純化しすぎた理解ではないだろうか。小論では軍民転換の個別ケースをできるだけ多数検討することによって、軍民転換プロセスの多様性を明らかにし、さらに軍民転換という大きな「断絶」を生き抜いた個々の造船技術者がいかなる戦時経験への思いを胸に戦後に乗り出していったのか、その手がかりを得たいと考える。

技術者は基本的に政治過程とは無縁であり、「敗戦」という大きな歴史的断絶の前後においても与えられた技術的課題を粛々と解決しようとしただけといった理解もありえるだろうが、小論では戦時経験に対するどのような反省、内省が、戦後における元造船官の活動を背後から規定したのかといった視点にも留意したい。戦後における個々の選択を規定した戦時経験を具体的に明らかにすることはきわめて困難な作業であるが、自らが経験した戦時への思いが、戦後の活動にある方向性を与えたと想定することは許されるであろう。この語られることの少なかった戦時への思い、反省を、戦後の活動のなかから逆照射する視点を保持することは、軍民転換プロセスを考察する際にはとくに重要な方法的手続きのように思われる。

1. 戦後日本造船業の技術アドバイザーとしての役割

[福田啓二]

1943年中に12回開催された造船協会技術委員会第一研究委員会のテーマは「溶接の造船に対する応用」であり、研究委員会のメンバーは表1の通りであった。軍官学産共同研究の典型であり、22名のメンバーのなかで判明するかぎりでは9名が海軍造船官であった。委員会の冒頭、江崎岩吉海軍技術少将から、「(A)船の全体を組立てながら溶接する方法と、『ブロック』組立法との優劣」、「(B)『ブロック』式を採用すべきと考えられるが、ブロック式を採用するとしても、甲板、底板等の重要な部分に溶接を採用する際に当然残留する内部応力の問題」など研究事項7項目が提案された。この戦時下の共同研究も海軍側が主導する形で開始された[以上、井口ほか 1947:9による]。

表1 造船協会技術委員会第一研究委員会委員(1943年)

区分	氏名	所属(1943年)
委員長	井口 常雄	東大教授
幹事	木原 博	東大航空研究所助教授
〃	埴田 清勝	海軍技術中佐
〃	赤木 六郎	三菱重工業
委員	赤崎 繁	予備役技術大佐・阪大教授
〃	愛野 種正	三菱重工業
〃	江崎 岩吉	海軍技術少将
〃	小野 輝雄	帝国海事協会技師
〃	愛用 克巳	不明
〃	澤田 正雄	大阪商船工務局長
〃	榊原 鉞止	東大工学部船舶工学科教室
〃	島田 英男	三菱重工業
〃	穴戸 拓也	川崎重工業
〃	辻 影雄	海軍技師
〃	遠山 嘉雄	海軍技術研究所
〃	中村 林次	東京石川島造船所
〃	福田 啓二	海軍技術中将兼東大教授
〃	福田 烈	呉海軍工廠造船部長・技術少将
〃	柳本 武	三菱重工業
〃	矢ヶ崎 正経	横須賀海軍工廠造船部長・技術少将
〃	矢野 鎮人	海軍技術少佐
〃	吉識 雅夫	東大助教授

[出所] 学士会編 [1943], および井口ほか [1947:9]。

(注) (1) 造船協会技術委員会第一研究委員会の研究テーマは電気溶接。

太平洋戦争が終結し、1946年6月には技術委員会の解散が造船協会の定期評議員会で決定された。しかし共同研究の重要性は十分に認識されており、翌7月の臨時評議員会で電気溶接、木船、漁船、工作法の各研究委員会の設置が決定される〔平本 2014:238-239〕。電気溶接研究委員会（委員長：福田烈元海軍技術中将、創立時は第一～第四分科会）が11月5日、鋼船工作法研究委員会（委員長：吉識雅夫）が11月8日にそれぞれ設置された〔沢井 1998：7〕。

終戦直後のこの過渡期にあって、1946年7月18日に東京大学第一工学部船舶工学科会議室で座談会「船の電気溶接」が開催された。出席者は表2の通りである。元造船官では福田啓二元技術中将（1914年東大卒、大和の設計主任）と今井信男元海軍技師（23年海軍工手学校卒）が出席した。この座談会で福田は戦前・戦中における海軍での溶接船の経験を語り、「船の vital part には溶接を使わず鋸を用いた」として溶接の限界を指摘したうえで、「商船漁船にはどうしても溶接が必要だが、それに必要な（溶接—引用者注）棒を造るには官庁が強く指導しなければならぬと思う。その他溶接に適する様な機械施設の改善を要する。溶接はその外観だけ良くするのではなく信頼性を増すことが絶対必要である。そのために設備に金がかかってもやると云ふ様な気風をつくる必要がある」〔山縣ほか 1947：6〕と発言した。

表2 座談会「船の電気溶接」出席者（1946年7月18日開催）

氏名	所属（1943年）	所属（1951年）
山縣 昌夫	逓信省船舶試験所長	東大教授
榊原 鉞止	東大工学部船舶工学科教室	不明
古武 彌輔	三菱重工業横浜船渠元造船部長	不明
木原 博	東大航空研究所助教授	運輸技術研究所
吉武 嘉一	不明	名村造船所
御鳴 要	不明	不明
福田 啓二	海軍技術中将兼東大教授	日本海事協会囑託
吉識 雅夫	東大助教授	東京教授
今井 信男	海軍技師	不明

〔出所〕 学士会編〔1943〕、および山縣ほか〔1947：1〕。

〔注〕（1） 座談会は東京大学第一工学部船舶工学科会議室で開催された。

〔福田烈〕

福田烈元技術中将（1918年東大工科大学船舶工学科卒）は47年から67年まで20年間に亘って造船協会電気溶接研究委員会委員長を務めた〔以下、福田烈追悼集刊行会 1968:429-431による〕。その間、1949年に造船協会鋼船工作法研究委員会委員、日本溶接協会顧問、同協会造船部会長、溶接工技量検定委員会委員長、51年に造船協会船体構造研究委員会委員、55～59年に造船協会評議員、57年に日本工業経済連盟理事長などの要職に就任した。福田は造船協会を拠点にして造船業における電気溶接の普及に多大な貢献をした。

福田の貢献について、吉識雅夫は「当時溶接技術については色々問題の点もあり、それらを解明する前に実用化にふみ切ることについては、福田さんは強く反対であった。そのために出来るだけの研究を行なって、その上で実施するという慎重さであった。（中略）溶接に伴う残留応力の研究、

溶接による変形の船体強度に対する影響など、随分沢山の研究が日本で行なわれたが、これらは福田さんの頑なな迄の説に引張られたもので、(中略)新しい溶接棒の採用についても、メーカーの試作品の成績でなく、製品で安定した成績が出るようになり、初めてお許しが出るという調子であった」[福田烈追悼集刊行会 1968：61-62]と回顧し、海軍における電気溶接の推進者の一人であった福田が戦後の商船建造における溶接採用のハードルを上げたことが、長期的にみて船舶輸出にどれほど貢献したかを指摘した。

終戦の日の翌日、海軍艦政本部第四部長名の至急電報を受け取った播磨造船所常務取締役六岡周三(東大工科大学船舶工学科卒、福田と同期)は、江崎岩吉第四部(造船担当)長、福田烈技術中将、西島亮二技術大佐主席部員の前で、福田から「『日本海軍はもう無くなったから、呉工廠は播磨造船所で引き受けてくれ。これは艦本の遺言だ』」と伝えられたという[福田烈追悼集刊行会 1968：69]¹⁾。第五次計画造船が1949年春に発表されると、播磨造船所では総トン数1万2000トンの大型タンカー2隻を建造することになり、六岡はそれを80%溶接構造で建造することを計画した[以下、福田烈追悼集刊行会 1968：69による]。そのためには溶接構造の設計、溶接方法、溶接棒、溶接鋼材、内部応力、脆性などさまざまな問題をクリアしなければならず、六岡は全国の専門家を組織して社内に溶接船研究委員会を組織し、委員長には福田を指名して快諾された。福田は東大、阪大、九大の関係者から委員会メンバーを選定し、毎月委員会を開催して研究の成果は即時実施された。その結果80%溶接構造のタンカーが完成し、これが溶接船建造の先駆けとなった。

先にみたように福田は1947年から造船協会電気溶接研究委員会委員長を務めた。研究委員会は各地の造船所で開催されたが、NBC呉造船部の技術部長であった真藤恒(戦時中は42年9月から西島亮二技術中佐指揮の下で播磨造船所より艦本第四部商船班に外向)は委員会委員の資格ではなく、オブザーバーとして参加した。真藤は「研究会で色々な技術的な結論なりADVICEが出たものを横取りして、NBCの工場で相生や呉(播磨造船所呉船渠)より素早く実際の生産現場に具体化して行ったので、時々福田さんから技術泥棒と言って叱られたが、叱っている福田さんの顔は何時も嬉しそうであったのを、はっきり覚えている」[福田烈追悼集刊行会 1968：93]と回顧した。

また福田は1951年から15年間に亘って日本鋼管清水造船所を定期的に指導した。戦時中に急造された清水造船所は三菱、川崎、三井、日立などの大手造船所と比較して技術的に課題が多く、所長の織田沢良一はその解決のために福田の出馬を懇請し、承諾を得たうえで遠山光一本社造船設計課長(元技術中佐)を福田の元に派遣した[飯尾 1983：291-291]。こうして清水造船所を定期的に指導するようになった福田がとくに強調したのが工程計画における「動演習」であった[以下、福田烈追悼集刊行会 1968：157-158による]。動演習とは「月を旬に分けてこれを動と呼称し、年度或いは線表の区切りの良い所までこれを継続するわけです。これは大日程に従って船台日数を押え内業加工開始から始まり、組立定盤計画を詳細に案画する手段でありまして、ブロック割図を元にしたボール紙製のブロック模型を製作使用し、船殻のみならず、船機設計、艀装まで全員によ

1) 1945年12月に播磨造船所呉船渠が設立され、GHQからの指令にもとづき運輸省船舶局から旧呉海軍工廠施設の一部を再開して、呉周辺における旧海軍の行動不能艦艇の解体撤去、復員業務艦船の保守業務を行うことを命じられた。呉船渠は1946年4月から操業を開始し、朝鮮戦争が始まると特需工事にも対応し、英豪軍の損傷艦艇の修理業務も行った。1951年8月にはNational Bulk Carriers(NBC)社が播磨造船所呉船渠から一部の従業員(約660人)と施設を譲り受けてNBC呉造船部を発足させ、一方播磨造船所呉船渠は播磨造船所から独立して54年9月に呉造船所となった(呉造船所社内報編集局[1968：57]、および桜井[2000：423-424])。

る縮尺模型演習」であり、清水造船所では福田が来訪する日を選んで動演習を行い、「これにより全員が目から船の建造工程を頭に焼き付ける事になり、非常に大きな効果を生むこと」になった。

清水造船所では福田は「外殻の歪一瘦馬のこと」をよく指摘したという。福田は「電流管理の問題、電流値と瘦馬量との関連、棒径による影響等々」を取り上げ、さらに「ガス切断の切り口の精度、或いは工作基準の問題等」を指摘し、村田章（元技術少佐）によると福田は「純技術的な事以外は決して他所様の事は話されませんので、我々としても本当に頼り切って、色々と問題点を申し上げてその解決、前進への御指導を受けました」という。

[西島亮二]

終戦時に海軍艦政本部第四部首席部員（技術大佐）であった西島亮二は部下の就職に奔走し、設計や研究に携わっていた造船官の就職に尽力した牧野茂（元技術大佐）と同じ役割を果たした[以下、桜井 2000：47-55 による]。就職斡旋が一段落すると、西島は小さな印刷会社である信和工業を経営した。造船業が復興を始めると、戦時中の西島の活躍を知っている諸造船所幹部から顧問就任の要請が相次ぎ、自らが推進してきた生産管理の合理化に関する諸方策を伝えたいと願う西島の希望もあって、西島は各所の造船所の顧問に就任した²⁾。具体的には西島は1950年に播磨造船所呉船渠、西日本重工業広島、日立造船因島、52年に石川島重工業、日本鋼管、56年に飯野重工業、61年にNBC 呉造船部、日本鋼管、佐世保船舶工業、石川島播磨重工業の技術指導を行った[上田 2003：231-232]。

西島は指導している各造船所のスタッフに真藤恒が技術部長をつとめるNBC 呉造船部の見学を強く勧め、新しい工作技術や管理方式の普及を側面から支援した。また「指導を受けた造船所でも西島がきて分厚い管理表の頁をめくり始めると担当者をはじめ関係する者もかなりの緊張を強いられた」といわれたように、造船業における生産・能率管理のメンターとしての西島の存在は大きかった[以上、桜井 2000：48-50 による]。

2. 民間でのさまざまな試み

敗戦によって海軍が消滅し、民間造船所の将来が見通せない終戦直後期に元造船官が民間造船所に新たな職場を見出すことは容易ではなかった。生きるために元造船官たちはさまざまな職場で戦後と格闘を続けた。そのいくつかの事例をみてみよう。

[明楽工業]

横須賀海軍工廠で終戦を迎えた藤野宏（元技術大尉、1943年東大卒）は45年10月に石川島重工業に就職するが、明楽工業の役員をしていた父が病没したのち、同社専務の依頼もあって46年に明楽工業に入社することになった。同社は八戸の進駐軍基地の建設工事を受注しており、46年半ばの八戸出張所ならびに基地建設現場事務所には前田龍男（28年東大卒、元技術大佐）、馬場清一郎（33年九大卒、元技術中佐）、菊池一郎（36年横浜高等工業卒、元技術少佐）、但馬利男（40年横浜高等工業卒、元技術大尉）、藤野、進藤洋三（42年横浜高等工業卒、元技術中尉）らの元造船官が集まり、東京本社には西島亮二、小野塚一郎（35年東大卒、元技術少佐）、白井実（33年横浜高等工業卒、元海軍技師）がいた。1947年末までに八戸の基地建設工事を完成させた明楽工業であったが、その後の過剰・不良投資がたたって48年秋に倒産した。それまで同社の発展を支えた元海

2) 戦前・戦時期の西島の活動については、[前掲 1997]、「西島式カーブ」に代表される西島の生産・能率管理の詳細な内容については、[上田 2003] 参照。

軍造船官集団はここで解散を余儀なくされ、生活の糧を求めてそれぞれの道を歩むことになった〔以上、桜井 2000：336-338 による〕。

〔日本造船富士見工場〕

清水龍男（1941年阪大卒、元技術大尉）は46年に日本造船に入社するが、その時の工場長は大藪大輔（27年九大卒、元技術大佐）、造船部門には岩下正次郎（35年阪大卒、元技術少佐）、古川慎（40年東大卒、元技術少佐）、富岡達夫（41年横浜高等工業卒、元技術大尉）ら、車体部門には浮田基信（41年東大卒、元技術少佐）、和田猪一（41年東大卒、元技術大尉）、馬場義輔（42年東大卒、元技術大尉）らがあり、銀座の本社には吉田隆（36年九大卒、元技術少佐）などがいた。しかし1948年末までに吉田、浮田、和田らが同社を去った〔以上、桜井 2000：240-241, 299 による〕。

富岡達夫に日本造船を推薦したのは主婦の友社にいた山口宗夫（1930年九大卒、元技術中佐）であった。富岡は先輩の古川と一緒に横浜市中区新山下町の貯木池に面した富士見工場に出向き、工場長の大藪から「この工場はエライ所ですよ。何しろ労働組合が凄くて」との説明を受けた。富士見工場は戦時中に日産の資本で作られた舟艇工場であった。戦時中は魚雷艇、上陸艇、特攻艇などの木造艇を建造したが、戦後は艇や漁船の修理が多く、新造船では鯉鮪漁船、港内艇、救命艇、曳船などを建造した。目の前の貯木池から原木を引き揚げて製材加工し、船体建造を行った。造船部には清水、古川、富岡があり、現工場には艦政本部第四部の水野技手がいた。造船以外に車体部があり、そこには浮田、和田、馬場などがいた。和田は最初本社に配属され、当時管理部長が大藪、設計課長が吉田であった〔以上、桜井 2000：296-299 による〕。

富士見工場では労働運動が激しく、こうした動きに反対する清水、富岡、古川らが中心となって第二組合が結成され、1949年8月に新会社昭和造船車輛が設立された。新会社では古川が造船部長、清水が造船課長、富岡が造船係長となり、車体部には日産から新しい人材が入った。しかしその後、清水が旧横須賀海軍工廠の船台を使っていた東造船（太洋漁業の子会社）、馬場が海上自衛隊にそれぞれ転じ、古川も義兄（元大本営参謀、元陸軍大佐）が経営する東京のグラビア印刷会社に引き抜かれた。富岡は造船部門の閉鎖を見届けてから退社し、1954年4月から同業の横浜ヨットに入社した〔以上、桜井 2000：301-306 による〕。

〔文化興業〕

終戦後、米軍横須賀基地の艦船修理廠の設立に参加し、さらに横須賀でYM商會を經營して米軍払い下げ業務を行っていた生田実（1938年横浜高等工業卒、元技術少佐）は46年10月に石橋郁三（42年横浜高等工業卒、元技術大尉）、山内長司郎（31年海軍技手養成所卒、元海軍技師）らとともに文化興業を設立し、横須賀海軍工廠の元工員を相当数採用した〔以下、桜井 2000：195, 376-379 による〕。文化興業設立まで石橋と山内は大島鉄工所で建物補修、暖房、給湯給油、給排水などの諸工事、厚木航空隊諸施設の整備工事などを行っていた。

1947年3月、石橋と生田は吾妻計器製作所および丸中水産を設立した。生田を責任者とする吾妻計器製作所は旧工廠の計器部門の人員40名を集め、田浦所在の海軍施設を借用して設立された。1950年に文化興業、吾妻計器、丸中水産の3社は完全に分離し、以後山内が社長、石橋が専務取締役となった文化興業は配管設備工事を主体業務とするようになった。

3. 民間造船所での活動

表3は1951年時点で元造船官を3名以上雇用する造船所を示したものである。1951年時点の就職先が不明の元造船官も多く、表3は一応の目安を示すに過ぎない。前問孝則は「最大手の三菱重

工や川崎重工のように、海軍の造船技術者をほとんど受け入れない企業もあった。これら財閥系の企業は、遠からずGHQからの財閥解体指令によって分散されることが予想されていた」とし、一方で「海軍の技術者を多く引き受けたのは、関西では播磨造船、関東では日本鋼管鶴見工場と石川島重工業だった。三菱、川崎、日立といった最大手の造船企業と違って、学卒技術者の層が薄かったこともある」と指摘する [前掲 2000：95-96]³⁾。

表3 元造船官が3名以上勤務する造船所（1951年）

日本鋼管	西日本重工業	東日本重工業	佐世保船舶工業
遠山 光一	山口 宗夫	○岩崎 正亮	渡辺 英一
埴田 清勝	松下 雄一	垂水 保之	中村 常雄
浮田 基信	○金子 一夫	但馬 利夫	大賀 秀輝
小林 勝二	○坂田 得蔵 (62年)	渡辺 亮 (62年)	山形 聡
○小谷 淳	○原 紀	仲佐 洋三	木下 共武
養生田 正夫 (62年)	○安藤 勇	○鳥居 忍	SRF
清水 澄	○米倉 邦彦	○山脇 正輔	村田 益太郎
竹内 晃	○島田 博之	浦賀船渠	堀 元美
○小津 勇	○竹下 宗夫	広幡 増弥	河東 克己
沢田 俊光	友田 清 (62年)	○加藤 孝一	橋本 啓介
○田代 雄二郎	○土井 大陸	松岡 忠正	林兼造船
○中神 一夫 (62年)	○橋本 隆年	長谷川 正	○井本 武
中井 孝	○市川 泰	○安井 次郎	村上 (山下) 元夫
中村 幹雄	○大橋 恵二郎	○山下 昇 (62年)	○小林 鉄男
関根 通男	石川島重工業	菊地 一郎	中田 富次郎
立川 義治	桜井 清彦	中日本重工業	南国特殊造船
○久保田 欽也 (62年)	○高木 敬太郎	○田中 章	岡田 一喜
村田 章	岩崎 正英	○井上 勝	白井 実
○阿閉 貞之	小沢 雅男	奥村 順郎 (62年)	○山下 龍雄
○遠藤 春夫	橋本 敏郎	○中村 貴憲	○丹羽 誠一
日立造船	鈴木 伊智男 (62年)	○甲斐 敬二	NBC 呉
小野塚 一郎	戸田 仁志 (62年)	藤田 孝彦 (62年)	若松 守朋
西田 正典	村上 外雄	三井造船	神田 好雄
○岩崎 三郎	米田吉 (義) 男	○吉川 次郎	北村 源三

3) 横須賀海軍工廠で終戦を迎えた藤野宏（元技術大尉，1943年東大卒）が戦後石川島重工業，明楽工業，池上製作所を経て49年に西島亮二と二人で三井造船本社を訪ねると，西島と東大同期（25年卒）の同社専務取締役からエレベータのなかで「中古は採用しない方針なので悪しからず」といわれ，「八階に到着する前に話が付いてしまったので二人はエレベータを降りずに引き揚げた」といった経験をしたという [桜井 2000：338]。

日立造船	石川島重工業	三井造船	NBC 呉
○本田 脩三	池内 迪彦	瀧沢 宗人	○大藪 政幸
木下 昌雄	○久保 正造	○高柳 武男	藤永田造船所
○宮下 義一	○恩田 嘉 (62年)	○矢吹 宗秋 (62年)	遠山 嘉雄
藤野 宏	播磨造船所	○高橋 正郎	片山 信
柴柳 徹郎	田中 (山下) 輝男	○富田 哲治郎	布施 秀三 (島)
田中 利夫	横田 健	川崎重工業	昭和造船車輛
馬場 清一郎	村上 正孝	○大野 民雄	古川 慎
森 健四郎	中原 敬介	下川 (川島) 栄一	富岡 達夫
○須藤 彰一	寺尾 貞一	○小川 久	馬場 義輔
中西 哲一郎	和田 壽	○加藤 豪雄	
○小和田 正巳	○椋本 栄太郎	川上 壽夫	
○太田 三喜男	○根本 広太郎	○和田 稔	
○石井 勝海	○由利 健一		
○川井 源司	○金内 忠雄		
○甲佐 泰彦			

[出所] 学会編 [1943, 1951], 桜井 [2000]。

(注) (1) ○印は短期現役。

(2) 人名の後の (62年) は 1962 年の勤務先。

(3) 石川島重工業の (62年) の 3名は、石川島播磨重工業勤務者。

前問が指摘するように、朝鮮戦争勃発後の 1951 年においても三菱重工業が 3 分割されて成立した西日本・中日本・東日本重工業各社および川崎重工業に勤務する元造船官の人数はそれほど多くない。西日本重工業の元造船官数は日本鋼管、日立造船に次ぐ規模であるが、そのほとんどが短期現役経験者であり、彼らは復員と同時に復職した者であった。前問の指摘は基本的に正しいと思われるが、一つだけ異なるのは日立造船である。日立造船は短期現役組だけでなく、元造船官を採用している。しかし、日立造船が播磨造船所、日本鋼管、石川島造船所のように元造船官の採用に積極的であったかどうかの判断は難しい。

1949 年に三井造船への就職を断られた藤野宏は、今度は西島亮二とともに日立造船東京事務所を訪ねるが、副所長の金子喜三郎は戦時中向島工場総務部長として呉海軍工廠造船部長福田烈や造船部作業主任西島亮二と交渉をもった経験を有していた。金子は藤野の入社について本社に連絡して善処するとの好意的な対応をしてくれたものの、本社では人事管掌の松原與三専務取締役が「造船技術者は充足しているので不採用」との判断を下した [以下、桜井 2000:338-340, 342 による]。失望した藤野はすでに入社していた小野塚一郎 (1971 年より取締役副社長) に相談し、金子副所長の意見に従った結果、49 年 5 月に東京事務所船舶課修繕船係 (営業担当) として中途採用された。その後藤野は「進駐軍気取りで無理無体を言うギリシャ人監督団と昼夜を分かたず渡り合って一年半、二隻の油槽船を無事引渡した」といった経験を経て営業マンとして成長していった。

終戦時艦政本部第四部部員であった西田正典 (1937 年九大卒、元技術少佐) は終戦後郷里の延岡に帰り 3 年余を経て九大の恩師の紹介で日立造船向島工場に就職した [桜井 2000:112]。一方木

下昌雄は1937年に東大船舶工学科を卒業し、40年造船大尉のときに予備役となり東大工学部助教授となった。この措置は海軍の技術力を担う人材を確保しておくという海軍と大学の判断によるものとされている。戦時中に永久服役の技術士官であったため木下は公職追放の対象となり、1946年に鉄道技術研究所嘱託となった。しかし国鉄も公職追放の対象となったため、1949年に旧海軍の上司の推薦によって木下は3名の若い研究者を伴って日立造船に入社し、技術研究所第二研究室（造船技術）の主任研究員となった。その後木下は取締役技術研究所長、常務取締役技術本部長、副社長を経て1979年から4年間取締役社長を務めた〔以上、桜井 2000：100-103による〕。

表3に示されているように短期現役組でない永久服役の元造船官を多数採用したのが、日本鋼管、石川島重工業、播磨造船所であった。

終戦時艦政本部第四部部員であった遠山光一（1932年東大卒、元技術中佐）は東京大学でも教えており、終戦後間もなく請われて日本鋼管鶴見造船所造船設計部に勤務し、その際に戦後の混乱のなか就職の道を失った学生を引き連れて入社した。こうした「技術温存」を支援したのが鶴見造船所長の東道生（元造船官の玉垣坦〔25年東大卒〕と同期）であった。遠山はその後、1959年に取締役、61年に鶴見造船所長、62年に常務取締役、67年に専務取締役に就任し、68年に副社長となった〔以上、桜井 2000：74-75, 205, 519-520による〕。遠山光一の後輩である埴田清勝（1935年東大卒、元技術中佐）は戦後鉄道技術研究所に勤めたが、公職追放の対象となったため、遠山の働きかけもあって日本鋼管に入社した。その後埴田は1950年代半ば以降のニヤルコス、グーランドリス、オナシスなどのギリシャ系船主との輸出船成約を相次いで実現させ、続いて1960年代に入ると北欧船主との関係構築の先頭に立った〔以上、桜井 2000：87-88による〕。

海軍艦政本部第四部設計第三班（駆逐艦等小艦艇所管）での勤務を経て佐世保海軍工廠造船部設計主任として終戦を迎えた村上外雄（1931年東大卒、元技術中佐）は45年10月に石川島重工業に入社し、東京第二工場造船部設計課長に就任した〔以下、桜井 2000：64-69による〕。造船部長は渡辺隆吉（元技術少将）であり、高木敬太郎（42年横浜高等工業卒、元技術大尉）、桜井清彦（40年東大卒、元技術少佐）らがいた。戦時中の石川島重工業は戦時標準船建造に邁進し、設計員の多くが工場に回されたため、設計に残る者は10名足らなくなっていたため、村上には海軍艦政本部および横須賀海軍工廠の経験ある設計員10数名を採用して設計陣の強化を図った。

村上には1950年に東京第二工場造船設計部長、58年に東京第二工場長、60年に石川島播磨理事船舶事業部副事業部長となるが、その間に造船設計課の能力増強を図って48～51年実施の第1～3次増員において約80名を採用し、そのなかには米田義男（41年東大卒、元技術少佐）、橋本敏郎（42年東大卒、元技術大尉）、池内迪彦（42年東大卒、元技術大尉）、久保正造（41年横浜高等工業卒、元技術大尉）、小沢雅男（42年横浜高等工業卒、元技術大尉）、戸田仁志（42年横浜高等工業卒、元技術大尉）、黒沢千利（42年横浜高等工業卒、元技術中尉）の7名の元造船官がいた。

播磨造船所が多く元造船官を採用した一因は、すでにみたように1946年4月から操業を開始した同社呉船渠が受け皿となったためである。呉船渠には若松守朋（1939年東大卒、元技術少佐）、北村源三（40年九大卒、元技術少佐）、米田義男（41年東大卒、元技術少佐）、村上正孝（42年東大卒、元技術大尉）、中原敬介（42年東大卒、元技術大尉）らがいた。

さらに表3にあるように1951年8月に発足するNBC呉造船部に呉船渠から若松、北村、大藪政幸（38年九大卒、元技術大尉）、神田好雄（41年東大卒、元技術少佐）らが移った。NBC呉造船部における元造船官の担当業務は、大藪政幸が組立課長（のち技術部長）、田中輝男（1939年東大卒、元技術少佐）が船殻内業課長（のち企画課長を経て資材部長）、若松守朋が購買課長、北村源三が企

画課長、村上正孝が材料企画課長（のち技術部次長）、中原敬介が溶接課長（のち技術部次長）、金内忠雄（41年横浜高等工業卒、元技術大尉）が搭載担当（のち課長）、岡山興隆（43年東大卒、元技術大尉）が船体艤装担当（のち課長）であった。商船建造の経験のほとんどない元造船官たちが大型商船、タンカーの連続建造を推進していったのである〔以上、桜井 2000：436による〕。

一方旧海軍工廠のうち佐世保海軍工廠については、1946年2月にGHQから「旧佐世保海軍施設の操業再開に関する指令」が発令され、同年10月に佐世保船舶工業（SSK）が設立された〔以下、桜井 2000：458-465による〕。新会社の最初の業務は残存艦船の解体工事、復員船の修理などであった。1950年4月に「旧軍港市転換法」が成立し、横須賀、呉、佐世保、舞鶴を平和産業港湾都市に転換することとされた。

佐世保船舶工業は朝鮮戦争特需で業績を向上させたものの、1954年には不渡手形を出し、大洋漁業との業務提携で事態の打開をはかることになった。1961年には社名を佐世保重工業に変更し、62年には世界一の大型タンカー「日章丸」を進水させた。佐世保船舶工業では設立以来多数の元造船官が勤務したが（前掲表3参照）、1978年に来島ドックの坪内寿夫社長が社長に就任すると、在籍していた元造船官は全員が退社した。

1946年4月、旧舞鶴海軍工廠を継承した舞鶴地方復員局管業部の民営転換に際して飯野産業（44年に飯野海運産業から分離独立）がこれを引き受け、旧舞鶴海軍工廠は飯野産業舞鶴造船所として発足した〔以下、桜井 2000：466-470による〕。創業時従業員数は3000余人を数えたが、1949年に造船所は1000余人となった。1953年に社名を飯野重工業と変更し、同社に在籍した元造船官は塩山策一（25年東大卒、元技術大佐、常務取締役）、初山正末（33年阪大卒、元海軍技師、造船部長）、吉田隆（36年九大卒、元技術少佐、造船部次長）、高須敬（41年阪大卒、元技術大尉）、小林三郎（44年横浜高等工業卒、元技術少尉）らであった。1963年に社名を舞鶴重工業に変更、日立造船が同社に対する経営権を確立し、71年に両社は対等合併した。

4. ある造船官の戦後—小野塚一郎の場合

小野塚一郎は1911年に新潟県長岡市の小野塚喜三次の長男として生まれ、35年に東京帝国大学工学部船舶工学科卒業と同時に呉海軍工廠造船部に入り、36年4月に海軍艦政本部第四部に転属された〔以下、小野塚 1979：「年譜」による〕。1938年8月に海軍技師（高等官7等）に任じられ、39年4月には転官して海軍造船中尉となり、41年9月に東京帝大元総長小野塚喜平次（伯父、44年11月逝去）家と夫婦養子縁組をした。太平洋戦争中の1942年7月からは海軍艦政本部第4部商船班に勤務し、終戦時は商船班長（海軍技術少佐）であった。

海軍技師から武官に転換した小野塚によると、部内における海軍技師に対する評価は一般的に低く、「端的に言えば管理職になる機会は極めて少いが、その反面、本人の得意とする専門職を長くやれる」というのが海軍技師であった〔小野塚 1979：6〕。また1941年10月に連合艦隊に赴任する直前、小野塚は「東條がいくら馬鹿でも、戦争をする程に馬鹿でなかるう、というのが彼の意見であり、見通しであった。まるで吐き捨てるような口調であった」という養父の言葉を聞いていた〔小野塚 1979：2〕。

小野塚は1945年11月の海軍省解体とともに海軍省嘱託を解任され、46年10月に日本海事振興会の戦時海運史編纂委員会嘱託となり、47年3月から48年12月まで明楽工業に勤務した。同月日立造船に入社した小野塚は東京事務所船舶課課員となり、1949年4月に東京事務所船舶課技術係長となる。その後、東京事務所調査課長（1950年3月）、同技術課長（51年3月）を経て53年6

月には艦艇準備室長兼東京事務所船舶営業部技術課長、同年12月に営業調査部長兼第1船舶営業部技術課長、54年8月に営業調査部長兼艦艇室長となった。

続いて小野塚は1956年2月に営業調査部長兼船舶輸出部長となり、同年8月から1年間ロンドン駐在員、ロッテルダム駐在員を務めた。帰国後営業調査部長に復帰し、1958年1月に調査部長、60年12月に日立造船理事に就任し、62年4月に出向して飯野重工業常務取締役となった。1963年5月には舞鶴重工業（同年4月に飯野重工業改称）専務取締役、64年6月に日本造船工業会艦艇部会長となり、65年4月に日立造船に復帰して社長室長を務めた。同年5月に取締役となり、12月に神奈川工場長となった。さらに1967年11月に常務取締役、71年12月に副社長となり、73年11月に副社長を退任して顧問となり、東洋海洋開発取締役社長となった。こうして22年に及ぶ（約3年間の飯野重工業・舞鶴重工業への出向を除いて）小野塚の日立造船でのキャリアが終了した。

この間小野塚は造船業に関する多くの論文、記事を発表した。そのなかでも『日本造船業の構造に関するメモ』（海事プレス社、1959年）および『戦時造船史』（日本海事振興会、62年）の二冊の単著はみずからの業務に裏打ちされた業績であった。

5. 艦艇建造での役割

[牧野茂]

海軍艦政本部第四部設計主任として終戦を迎えた牧野は、多くの部下の就職斡旋に尽力した〔以下、桜井 2000:39-40, 105 による〕。1949年に株式会社国際船舶工務所を設立して代表者となり、就職先の確保がとくに困難であった潜水艦担当者を雇用したのも牧野であった。牧野は1952年8月に保安庁が発足すると53年10月に国際船舶工務所を財団法人船舶設計協会に改組して常務理事に就任し、保安庁が計画した警備艇の基本設計業務を受託し、52年建造計画による「はるかぜ」以降の警備艇、掃海艇、高速魚雷艇などの計画設計を担当した。

船舶設計協会の設立には経済団体連合会が深く関わった。経団連防衛生産委員会（1952年8月設置）元事務局長の千賀鐵也によると、「船舶設計協会というのを経団連が中心となって、二八年一〇月につくった。保安庁に艦船のわかる人がいないからなんですよ。それで、われわれの船舶設計協会が受け皿になって、（中略）一七〇〇トンとか、一〇〇〇トンクラスの艦艇建造計画をいろいろ研究したわけです。船舶設計協会は旧海軍の関係者を集めていたんで、設計研究も十分できた」〔エコノミスト編集部 1978:247〕。

1957年に艦船の基本設計は防衛庁（1954年7月設置）において行うようになると、船舶設計協会は防衛庁技術研究本部に吸収された。牧野は同本部嘱託となり、続いて三菱造船船舶事業本部顧問に就任した。牧野は自衛艦建造に関する功績により、1973年4月に勲三等瑞宝章を受章した。また牧野は1969年から83年まで財団法人舟艇協会（31年に日本モーターボート協会として設立）会長を務め、79年から5年間造船会会長も務めた。

[緒明亮年]

緒明亮年（1937年東大卒）は海軍艦政本部第四部第五班（潜水艦計画担当）で特殊潜航艇、甲標的丁型「蛟龍」を担当したのち、44年秋に舞鶴海軍工廠に転勤しそこで敗戦を迎えた〔以下、桜井 2000:104-105 による〕。1946年9月に日本鋼管清水造船所に入り、船舶設計部計画課長に就いた。1949年に牧野茂が経営する国際船舶工務所に入社し、51年の完成まで北海道大学の潜水探測機「くろしお」の指導を行った。国際船舶工務所が財団法人船舶設計協会に改組されると、緒明は参事・計画課長に就任して艦艇基本計画諸作業を担当し、1954年には横浜国立大学講師を兼務した。

1957年以降艦船の基本計画は防衛庁の技術研究所(58年5月技術研究本部に改組)で行うことになったため、緒明は海上自衛官、二等海佐に任官、海上幕僚監部技術部艦船課および防衛庁技術研究本部での勤務となり、59年には技術研究本部副技術開発官となって艦船基本計画取りまとめの主務担当者となった。

[民間造船所における艦艇建造]

戦後海軍工廠が消滅したため、自衛艦をはじめとする艦船建造は民間造船所および旧海軍工廠の施設を継承する一部の民間造船所が担当することになった。旧艦政本部第四部の一部の機能を継承したのが国際船舶工務所、船舶設計協会だったともいえるが、後者は結局防衛庁技術研究本部に吸収されることになる。

1950年に海上保安庁は大型巡視船の建造計画を立てるが、担当官である福井静夫(38年東大卒、元技術少佐)からの要請を受けて石川島造船所の村上外雄は基本設計作成業務を受託した[以下、桜井 2000:66-69による]。1953年に保安庁による警護艦5隻の建造計画が実現し、三菱造船、新三菱重工業、川崎重工業、三井造船とともに石川島重工業が建造5社の一つに選定された[石川島播磨重工業 1992:450]。同年に村上は設計組織の強化を図って造船設計部(1950年に造船設計課から昇格)を艦艇基本設計課、商船基本設計課、船殻設計課および船体艤装設計課の4課制とし、さらに55年に船体艤装設計課を艦艇艤装と商船艤装の2課に分けた。また1954年には造船部に艦艇の武器装備に対応する武器課が新設された。1954年には造船5社による艦艇研究会が発足し、第1回会合が石川島重工業で開催された。艦艇研究会はその後護衛艦技術研究会(KR会)として活動を続けた。

戦後直後に日本造船富士見工場長を務めた大藪大輔はその後浦賀船渠に入社し、1954年には同社取締役設計部長であった。『浦賀技報』第5号(1954年8月)の巻頭言「核心を掴む」のなかで大藪は「我々日本人の欠点でさえあると思われる『乗りかかった船』という観念は、思慮の不足を正当化する理由とはならない。『乗りかかった船』を今一度引き返す勇気と冷静な判断が欲しいものである。(中略)技術の研究向上をめざす諸君は、よく考え問題の核心を掴み、せっかくの努力を効果的に、価値あるものにされん事を望むものである」[大藪 1954:1]と呼びかけた。その後大藪は昇進し、1959年の役職は常務取締役・艦艇営業部長であった。

1953年にNBC呉造船部から浦賀船渠に移った若松守朋は、着任から約半年間は艦艇設計課長として一般商船とは別の建物で仕事をした[桜井 2000:127-128]⁴⁾。当時艦艇は横須賀米軍の修理が主であった。1963年夏若松は「再び昔の艦艇建造に戻りそうな気配を感知し、何となく嫌気を感じ、呉の真藤(部長)にも伝えて何か東京で石播の機構の中に入りたい事を打診し」、結局日本アルゴンクインに入社することになる[桜井 2000:128]。

[SRF]

終戦後、横須賀海軍工廠は占領軍に接収され、その施設を利用して米海軍横須賀基地艦船修理廠(SRF: Ship Repair Facility)が正式に発足するのは1947年4月であった。SRFは事務と工場部門に分かれ、アメリカ人責任者の下に事務部門では日本側幹部として梶原正夫(ゼネラルマネージャー)が総括業務を担当し、プランニングでは堀元美、橋本啓介、デザインでは河東克巳、後に今井恭、プロダクションでは福井又助が日本側の長であった。工事を統括する部門であるプロダクションには

4) 若松の移動の契機は、「浦賀から、誰か元海軍にいた造船屋を一人至急求めているということ、緒明乍午(技術少佐)が牧野茂(技術大佐)の意向を掲げて各造船所を回っていた」ことであった[桜井 2000:127]。

多数の米軍士官と数人の日本人技術者が配置された [以上, 堀田 1991: 665-667 による]。

SRFに勤務した元造船官は表4の通りである。彼ら以外に造機, 造兵, 電気の元技術士官, および兵科士官約10名も勤務した⁵⁾。SRFのプロダクション部門は厚板, 薄板, 溶接, 機械, 外業機関, 木工, 塗装, 船渠, 設備の各工場から構成され, 各工場にはアメリカ人および日本人のショップ・マスターが配置され, 日本人ショップ・マスターは旧横須賀海軍工廠時代の技師, 工手, 組長クラスのベテランであった。1947年4月発足時のSRFの従業員は約700人であったが, 年末には1000人を超え, 朝鮮戦争で急増し, 52年には4000名に達した [以上, 桜井 2000: 454-455 による]。

表4 米海軍横須賀基地艦船修理廠 (SRF) 勤務の元造船官

氏名	SRF 勤務部署	在任期間	出身学校	卒業年	最終階級	戦後の経歴
生田 実	SRF 発足時に 参画	1945-46	横浜高工	1938	技術少佐	1945年 米国海軍 横須賀基地, 47年 吾妻計器製作所設立, 取締役社長
坂東 彦磨	〃	1945-46	横浜高工	1943	技術少尉	1962年 工務監督
梶原 正夫	総括部門・GM	1946-61	東大	1923	技術大佐	1968年 日本大学講師
堀 元美	企画部門・GM	1948-56	東大	1935	技術中佐	1968年 浦賀重工業艦艇営業部長
橋本 啓介	〃	1948-60	東大	1935	〃	1948年 SRF (横須賀米海軍基地艦船 修理部), 60年 飯野重工業, 62年 関東学院大学工学部教授
村田 益太郎	設計部試験	1949-68	九大	1940	〃	1951年 西日本重工業, 60年 三菱造 船技術部次長
福井 又助	工場部門・GM	1949-62	東大	1924	技術大佐	不明
河東 克巳	設計部門・GM	1950-52	東大	1935	技術少佐	1945年 川南工業香焼島造船所, 49年 国際船舶工務所出向, 50年 横須賀 米海軍船舶修理廠スペシャル・コン サルタント, 1952年 佐世保船舶工業本社艦艇課長, 1955年 函館ドック函館造船所設計部 長, 同本社技術部長, 66年 東海大 学海洋学部船舶工学科教授
富田 範郎	設計部船体	1950-69	東大	1931	技術中佐	不明
野上 秀喜	設計部	1950-59	九大	1941	技術大尉	不明
向山 政一	企画部見積	1950-71	東大	1944	技術中尉	不明
堀田 知道	工事部溶接	1952-63	東大	1941	技術大尉	不明
今井 恭	設計部門・GM	1953-70	阪大	1935	技術少佐	不明

[出所] 桜井 [2000: 453-454], 沢井 [2016]。

(注) (1) 村田益太郎の職歴が民間造船所と重なる理由は不明。

5) 1960年末時点で, 造機関係の元技術士官4名 (東大・京大・九大機械工学科卒および仙台高等工業学校機械科卒) が勤務していることを確認できる [生産技術協会編 1961]。

おわりに

造船官という他に転用の難しい専門職からの軍民転換は、造機、電気、施設などの分野の技術官と比較しても相対的に難しかっただろう。その意味で彼らが民間造船所に第二の職場を求めたのは当然の行動であった。しかし受け入れる民間造船所の終戦直後の経営困難も大きかった。三菱重工業、川崎重工業、三井造船などの大学卒技術者を多数抱える民間造船所に元造船官が新たな職場を見出すことは難しく、播磨造船所、石川島重工業、日本鋼管といった相対的に学卒エンジニアの少ない、しかも戦後復興期にあって従来の業界秩序を揺るがしつつ飛躍を図りたい造船所がより多くの元造船官を需要した。民間造船所に移った元造船官のなかには市場拡大、船舶輸出の牽引役となる人物もいた。ギリシャ系船主と渡り合い、「造船王国」日本の躍進を支えた海外営業はこうした人々によっても支えられていたのである。

また福田烈や西島亮二などに代表されるように特定企業に就職するのではなく、海軍での経験を踏まえて、日本造船業のメンターとして電気溶接やブロック建造法の普及、生産管理の近代化に重要な役割を果たす元造船官もいた。

一方で日本の再軍備が浮上し、自衛艦建造が具体化するなかで元造船官は大きな役割を果たした。防衛庁技術研究本部での艦艇設計体制が整備されるまで、牧野茂らが主導する国際船舶工務所、船舶設計協会に結集した元造船官が戦後における艦艇設計業務を最初に担った。海軍工廠が消滅したため、艦艇建造は民間造船所に委ねられることになった。1954年には三菱造船、新三菱重工業、川崎重工業、三井造船、石川島重工業の5社によって艦艇研究会が発足し、同研究会はその後護衛艦技術研究会（KR会）として活動を続けた。戦前とは異なるものの、防衛庁・海上自衛隊・民間造船所が軍官産学連携の要に位置する体制が形成されるうえで元造船官が決定的役割を果たしたのである。

戦時経験が戦後の造船官の帰趨に与えた影響はもちろん多様である。戦時期の艦艇建造が達成した高い水準の生産・管理技術の普及に邁進した者、艦艇建造の技術ストックを何とか戦後に継承させようと努力した元造船官がいる一方、再軍備、艦艇建造の現場から離れて商船建造を選んだ技術者、さらには第二の職場として造船業界を最初から選択しなかった、あるいはできなかった元造船官も多数いた。とくに武官ではない海軍技師（その多くは海軍技手養成所出身者）の戦後の動きについては不明な点が多く、造船官の戦後における動向の全体像を描く作業は依然として残された課題である。

また艦艇修理については米海軍横須賀基地艦船修理廠（SRF）という組織にも留意する必要がある。横須賀海軍工廠を接収した米軍はSRFを設置し、元造船官がそこで多数勤務した。彼らの複雑な思いを推量することはできないが、ここにも戦中と戦後の「連続と断絶」の具体的なあり方の一つを見出すことができる。

文献リスト

- エコノミスト編集部編 1978 『戦後産業史への証言 三 エネルギー革命 防衛生産の軌跡』 毎日新聞社。
福田烈追悼集刊行会編 1968 『造船技術は勝てり』 同会。
学士会編 1943 『会員氏名録』 同会、昭和18年版。

学会編 1951『会員氏名録』同会，昭和26・27年版。

平本厚 2014「共同研究開発の国際比較—戦後造船業における日英比較分析—」平本厚編著『日本におけるイノベーション・システムとしての共同研究開発はいかにして生まれたか—組織間連携の歴史分析—』ミネルヴァ書房。

堀田知道 1991「SRFに於ける印象」造船会編『続・造船官の記録』今日の話題社。

井口常雄ほか 1947「熔接の造船に対する応用」『造船協会雑纂』第268号：9-14。

飯尾憲士 1983「艦と人—福田烈海軍技術中将と造船官の戦いの記録」『すばる』第5巻第2号。

石川島播磨重工業株式会社編 1992『石川島播磨重工業社史』技術・製品編，同社。

呉造船所社内報編集局編 1968『船をつくって80年』呉造船所。

前間孝則 1997『戦艦大和誕生』上下巻，講談社。

前間孝則 2000『世界制覇—戦艦大和の技術遺産—』上巻，講談社。

牧野茂ほか 1954「座談会 最近の艦艇について」『船舶』第27巻第10号：914-927。

小野塚一郎 1979『造船とわたくし』私家版。

大藪大輔 1954「核心を掴む」『浦賀技報』第5号：1。

桜井清彦編 2000『造船官の記録 戦後編』海軍造船会。

沢井実 1998「戦後間もないイノベーション—造船業におけるブロック建造法の確立過程—」伊丹敬之ほか編『イノベーションと技術蓄積』ケースブック日本企業の経営行動，第3巻，有斐閣。

沢井実 2016「戦後における元造船官の経歴に関する資料」『大阪大学経済学』第66巻第1号：44-63。

生産技術協会編 1961『海軍技術科（造機）士官名簿』同会，1960年末現在。

上田修 2003「生産・能率管理—高度成長期以前の造船産業を中心として—」佐口和郎・橋元秀一編著『人事労務管理の歴史分析』ミネルヴァ書房。

山縣昌夫ほか 1947「座談会 船の電気熔接」『造船協会雑纂』第268号：1-8。

〈付記〉

本稿の作成に際して、「2016年度南山大学バツへ研究奨励金 I-A-2」による研究助成を受けた。

戦後における元造船官の活動に関する一考察

沢 井 実

要 旨

アジア太平洋戦争の敗戦とともに帝国海軍が消滅したことによって、さまざまな戦時経験を抱えながら自らの生活を切り開いていった元造船官の戦後における歩みを追跡し、その歴史的意義を考察することが本論文の目的である。本論文では軍事部門から民間部門への転換（軍民転換）の個別ケースをできるだけ多数検討することによって、軍民転換プロセスの多様性を明らかにし、同時に軍民転換という大きな「断絶」を生き抜いた個々の造船技術者がいかなる戦時経験への思いを胸に戦後に乗り出していったのか、その手がかりを得たいと考える。

さらに本稿では戦時経験に対するどのような反省、内省が、戦後における元造船官の活動を背後から規定したのかといった視点にも留意したい。戦後における個々の選択を規定した戦時経験を具体的に明らかにすることはきわめて困難な作業であるが、自らが経験した戦時への思いが、戦後の活動にある方向性を与えたと想定することは許されるであろう。この語られることの少なかった戦時への思い、反省を、戦後の活動のなかから逆照射する視点を保持することは、軍民転換プロセスを考察する際にはとくに重要な方法的手続きである。