

（1）P22:優秀な人材の登用と進歩的な社員福祉施策

鈴木商店の傘下会社として新発足とともに同商店は北村徳太郎、福渡一雄など少壮有為の店員を配し、さらに大正6年10月技術陣にも横尾龍、渡瀬正麿、田村陸士などを採用した。当時は戦争による好景気であり優秀な人材の引き抜きが激しかったので、給与も優遇するほか厚生施設などにも意を用いた。北村徳太郎は進歩的な思想の持ち主であり、戦後昭和21年衆議院議員選挙では修正資本主義を掲げて日本進歩党から出馬、当選し以後7回当選、片山内閣の運輸大臣、芦田内閣の大蔵大臣も務めた人である。この播磨時代当時は珍しい進歩的な社員福祉施策・・・快適な社宅、従業員子女のための幼稚園など・・・を採用した。

（2）P27:ストックボートの建造

受注生産が一般的である造船業の中で、造船所の設計で予め船を造っておいて販売をすることをストックボート方式というが、これを積極的に採用したのは播磨造船であった。この方針で外国への輸出船を売り、日米船鉄交換を実現し、後年の標準船の先鞭を付けたと記述されている。機敏な商才の持ち主であった鈴木商店の番頭金子直吉の“持論”によるものであったという。

（3）P31：日米船鉄交換契約

大正6年7月米国は鉄材の輸出を禁止した。この事態を打開するために当初は政府間交渉が行われたが6年11月交渉打ち切りとなった。これを受けて業者案でモリス米国大使との交渉が開始された。浅野案・鈴木案・三井案・三菱案があったが最終的に金子直吉がまとめ役を務め交渉妥結に成功した。モリス大使は金子の賢明で公平かつ忍耐強い交渉態度を絶賛し「25年の弁護士生活の中でこのように偉大な人物にあつたことがない」と述べた由。播磨造船は3隻の船を引き渡した。

（4）P61：初めての社船建造

大正15年4月起工、昭和2年3月引渡で大阪商船の天津航路向けの新設計・ディーゼル貨客船3隻の中の1隻「長安丸」を建造した。これが播磨造船にとって初めての“社船”建造であった。“社船”とは日本郵船、大阪商船など大手海運会社の自社所有船である。他の2隻は三菱・長崎と大阪鉄工所・桜島で建造したので3社競争となった。この長安丸を建造したことは播磨造船所が創立20年にして一流造船所となったことの証しとなった。

（5）P85：中華民国の軍艦建造

「満州事変をよそに美しい日支協力 民国の軍艦竣工す」という見出しで昭和6年10月3日、神戸新聞は播磨造船が中華民国の軍艦を建造していることを報じた。軍艦の名前は「甯海」（ねいはい）で艦種は砲艦、昭和6年10月10日（双十節）10時

10分というおめでたいタイミングで進水した。この年9月18日には満州奉天で満州事変が始まるという険しい時期であったが友好的な雰囲気の中で建造は行われた事を報じている。同型第2艦・平海（ぴんはい）は播磨の図面供与・指導のもとに中国上海の江南造船所で建造、進水の後播磨に回航し艤装を行った。余り知られていない軍艦の輸出の例である。（因みに舞鶴工廠ではフランス向けの駆逐艦輸出、三菱神戸ではタイ向けの潜水艦輸出の記録がある。）

（6）P163：松の浦工場、南方出張所、播磨工廠

いずれも第2次大戦中のことであり、今は知る人も少なくなった「秘話」に類する記録である。

「松の浦工場」は、今はなくなっただがかつては通勤者で賑わった「皆勤橋」の東側に造られた改E型戦時標準船の大量建造の専門工場である。昭和18年7月から20年3月までの間に2本の船台で163隻を建造した由、驚異的な隻数である。目標は100隻/年、最盛期には14隻/月を記録した。これは川南・香焼の13隻/月、三菱・若松の8隻/月を凌駕するものであった。

「南方出張所」はインドネシアのスラバヤの第102海軍工作部第2分工場ほか6工場を運営し艦船の新造・修理に当たった。作業の状況、業績、戦後の苦勞などが記述されている。

「播磨工廠」は松花江/黒竜江の警備用河川用砲艦建造のために満州国のハルピンの松花江河岸に造られた造船所である。昭和14年から砲艇を建造していたが、昭和18年この名称の満州国法人を設立した。播磨で建造したものを分解して輸送し現地で組み立てた。終戦時のソ連軍侵攻にともなうの社員の労苦も綴られている。

（7）P352、P361 呉船渠と呉造船所

昭和20年12月15日発令された連合軍指令「旧海軍工廠再開に関する指令」によって呉海軍工廠を再開することになったが、政府は地理的条件などから播磨造船所をその運営候補として推薦した。この結果播磨は呉港附近に座礁・沈没している旧海軍艦艇の救難・解体の作業を請け負うよう要請された。種々折衝の結果、昭和21年4月旧海軍工廠施設を引き継ぎ、勘定を本社とは別にするために“呉船渠”を設立しこれに当たることとなった。後年各界にて活躍することになった真藤恒氏はこの時呉船渠勤務を命ぜられている。昭和27年1月旧工廠ドックのうち大型ドックを米国のNational Bulk Carriers（NBC）に割愛した。真藤氏はこれに先立ち昭和26年8月NBCに移り造船技術部長となっている。呉船渠は昭和29年9月24日（株）呉造船所として分離独立したが、さらに後の昭和43年IHIと合併、同社の呉工場となった。播磨造船所自体いくども資本の変更、合併・分離を行っているが、呉についてもその経緯は軌を一にしている。 以上