

# 造船設計便覧

— 協会の歴史を飾る出版 —

田中一朗, 浜野和夫, 片山 信, 中村一郎, 塙 友雄, 小野 正, 吉川長一郎

## 1. 序

(田中一朗)

関西造船協会編造船設計便覧(海文堂出版)は1960年(S35)に初版が刊行され、以後今日に至るまで長年にわたり多数の会員に愛用され、造船界に多大な貢献をしてきた出版物である。コンピュータ時代の現在でもなおその有用性が変わらぬというのが現役の人達の意見であり、正に関西造船協会90年の歴史の中でも特筆すべき傑作であるといえよう。初版以後改訂版(第2版に相当)が1968年(S43)、第3版は1976年(S51)、第4版が1983年(S58)と版を重ね、現在は第4版3刷が店頭に並び、評価の高さを物語っている。

本章では、この優れた著作の刊行に携わった会員の方々に、刊行に至る経緯、基本方針、共同作業等々について書いていただき、その労苦と栄光の足跡を後々まで伝えることにしたい。

ただ、まとめ役をお引き受けして困った事が色々あった。それはまず何より初版の出版が40年余も前の話であり、残念なことに各版の出版委員長を勤められた、太田友弥先生(初版)、寺澤一雄先生(改訂版)、中村彰一先生(第3、第4版)は既に故人となられ、また委員の方々も何人かの方が他界されて、便覧に関する核心部分のお話を伺うことができないことであった。一方において、本便覧は関西地区の大学と造船所の一大産学共同事業であったため、著作に関わった委員数は、単純に合算すると計493名にもなり、各委員に書いていただくことはページ数の制限上不可能であり、それに原稿提出の時間的制約もあった。そこで各社担当の方々と協議し、今回は、便覧の形態と内容を決めることとなった初版と改訂版に関係された代表者委員会(第3版、第4版ではこれを親委員会と称した)の方々に執筆をお願いした。その結果、浜野和夫氏、片山信氏、中村一郎氏、塙友雄氏、小野正氏、吉川長一郎氏の6人の方々からご協力をいただくことができた。以下はそのご寄稿である。

## 2. 造船界の底力

— 「造船設計便覧」について思う —

(浜野和夫)

旧友道浦忠輝君のお誘いに乗り、古い記憶を辿ってみる。私が藤永田造船所に入社したのが1949年(S24)の春。当時造船所では第三次計画造船の萬世丸を建造していた。当時の業界は計画造船を主体に、各造船所が商船建造技術について、ロイド、ABSなどの船級協会の技術指導を受けながら、そろそろ自主的方向を打ち出そうとしていた頃であった。海軍の技術者達が全国の各造船所に就職し、工作、設計などに大きな力になったのもこの頃である。全造船所が力を併せようという大きな意気込みがあった。

技術を身につけて、あとから船級協会がついてくる位の力が欲しい。我々の諸先輩はそういう大きな構想を持って、鋼船工作法委員会が生まれ、次いで造船設計委員会が生まれた。一方関西造船協会には、私の記憶が正しければ、「造船設計法制定委員会」が作られた。— この委員会の名前については、何時のことだったか吉識先生から、随分大げさな名前だね、と批判を受けたのを思い出す。諸先輩方が具体的な成果を期待されていた気持ちがよく判かる。— この構想には阪大の原田秀雄先生、太田友弥先生、寺澤一雄先生、南波松太郎先生なども参画されて、全造船所あげての企画が出来上がった。各造船所から社外秘と思われる資料も提供された。三井造船は地理的に離れていたの、材料関係を単独で担当した。

四年間の大変な努力、無から有を生ずる大成果が1960年(S35)に完成した。その間忙しい人達が集まるのだからといって、その当時不自由だった会場の設営に大変気を配られた原田先生の細かい心使いが忘れられない。昭和35年「造船設計便覧」の初版の初刷りが出来上がった時の嬉しかったこと。私は翌日海外へ設計ネゴのため出張の予定だったので出版社に無理をいって初版りを貰い

受けた。未完成で、表紙と裏表紙の見開きが空白だったし付表も無かった。これを後生大事に、皆さんからの贈り物として持ち歩いた。40年以上も昔の話である。その後何回か改訂されて沢山の設計者に珍重されたことと思う。

私事を申し上げて恐縮だが、私は藤永田へ入社するまでは運輸省鉄道技術研究所に勤めていた。松本喜太郎先輩が鉄道連絡船の研究機関と銘打って三鷹の中央研究所跡に研究室を作られ、木下昌雄、山内保文両氏と共に1946年(S21)から研究所嘱託として勤めていたが、GHQの公職追放令が技術士官にまで及び、研究所勤務が難しくなった頃、東大の加藤弘先生から藤永田へのお誘いがあった。私は身分はどうあれ研究生活を続けたいし、生活環境を代える意志も無かったので、熟慮の末、加藤先生の研究室の扉を叩いた。出てこられた先生が私の顔を見て目を吊り上げて驚かれた。何故かわからぬままお断りの弁を述べ始めると先生に止められた。丁度その時、何時までも浜野が返事をしないからということで、藤永田の津村均、守谷正亮の両先輩がお二人で先生のお部屋へ催促にいられていたのに、どんぴしゃりぶつかった次第。事故である。

「まあ食えよ」と津村先輩に酒脱に勧められたのが、京都のおいしいそうな和菓子。この頃東京では滅多に見られない見事なもの。どうしようか遠慮しながら手の方が先に出してしまった。それが敗因であったわけではないが、お二人で駆逐艦が無くなってからの苦労、今後の会社の方針、それにつけて設計担当者の必要などを樓樓説明されて、私ごとき者にそうまで期待して下さるかと思ひ、有り難くお受けしてしまった。若さというものには、考えておきます、などという言葉は無い。造船所を一度も見ずに決めてしまった。事故は一転して福となる。

諸先輩の説得に心を動かされてお受けした造船設計課長としての私の第二の人生が始まった。社内の方々にも暖かく迎えられ、やがては各造船所の方々の中からも沢山の知己を得た。そしてその間一貫しているのは、戦後の造船界を何とか切り開いていこうという、業界を通じての人と人との心の繋がりであった。「便覧」が多くの方々の努力の結晶として完成したとき、造船界の底力を込み込みと感じた。

人間一人一人の力には限界があり、しかもそれ

は云うなればネグリジブル・スモールである。しかしそれが一つの方向に集大成した時に大きな力となる。この力は天下国家を動かす大きな力にも成り得る。

もう一度、諸先生方、諸先輩方はじめ関係された多くの方々に感謝と敬意を表して筆を置く。

### 3. 設計便覧(初版)を作った時代

(片山 信)

1960年(S35)出版の造船設計便覧の初版の作成に関係したのは、昭和32年頃からだと記憶している。丁度その前年の31年には、日本は建造量で英国を抜いて世界のトップに立ったが、それが象徴するようにこの当時関西造船協会傘下の各造船所は本当に忙しかった。私の勤めていた藤永田も、31年には約13,000DWトンの貨物船4隻を進水、5隻を完工引渡、それに防衛庁艦艇の指定造船所になってから初めて受注した駆潜艇の「かり」と「たか」の2隻の完工があり、また32年には前年とほぼ同型であったが13,000DWトン型貨物船5隻の進水、5隻の引渡と目の回るような多忙な時代だった。

私に関係させてもらったのは基本設計小委員会で、確か月に1回位の開催で阪大、大阪商船、目立、神戸の川重と三菱、相生の播磨そして藤永田が順番に会場を担当、各委員が持ち寄った資料を熱心に検討審議して、便覧の内容を決めていった。小委員会の期日が迫ると呈出資料作成に大忙しであったが、ここでどんな議論をしたのかが余り鮮明に記憶に残っていない。忙しかったのと藤永田には鞠谷俊士氏という有能な委員がもう一人いたから、彼にすっかりおんぶしてもらっていたからかも知れない。ところが当時彼は職員組合の副委員長もしていたから、組合の寄り合いのある時には私が出席した。追っかけられるような日々の仕事からチョッピリ離れられるので楽しみでもあった。忙しかったが懐かしい時代である。

さて、まだこのような便覧が出来ていなかったこの時代、設計ではどんな資料を使っていたのだろうか。1960年(S35)発行の便覧初版の序文で原田会長が書いておられるように、当時は設計関係の参考書は本当に少なかった。私ごとで申し訳ないが、大学卒業すぐ海軍で艦艇の建造に追われ敗戦のドサクサで資料の大部分を失い、また戦時中は海軍の指定工場で駆逐艦や海防艦、終戦後は

漁船の連続建造で商船の建造が少なかった藤永田には、貨物船等の資料は僅かだったので大変苦労した。昔からおられたベテランの設計員の持つ資料と、設計部に数部しかなかった昭和初期に発行の造船学会の船舶工学便覧第 1-5 分冊、日本機械学会 1954 年 (S29) 年発行の機械工学便覧の第 15 篇第 4 章の船舶の部分、また数表材料等の関係は機械工学便覧のポケット版を軽いので愛用した記憶がある。とにかく造船設計便覧の発行が待たれていたのである。

便覧の必要性は、輸出船の設計とそして建造の面で特に大きかったように思われる。輸出船の船主監督の要求は多方面にわたっていたが、特に塗装と居住区の艙装に関するものが多かったように覚えている。藤永田でも 1955 年 (S30) に初めて輸出の貨物船を受注し、以後年 1, 2 隻のペースで建造したので、船主監督の要求の対応に相当な精力を注がざるを得なかった。しかし塗装は別として居住区艙装に関しては、この当時我われ設計技術者が外国人の生活そのものを余り知らないことが原因で、そこを指摘されるのが一番困りこれが苦労の種であった。冷蔵庫もエアコンも、それに洋式のバスも便器さえもまだ我われの生活には一般的ではなかった。

便覧の発行でこれらがすっかり解決したわけでは勿論ないが、国際的に通る標準が収録されていてこれに準拠しておけば、どこの国の船主も説得出来ることになった。また船主の執拗な要求に対しても便覧を見せて、これが関西造船協会が中心になって作った日本造船業のスタンダードだと突っぱねることもできた。前述の洋式便器も第 5 篇艙装の居住装置に凶入りで出ているし、設計技術者の新しいものに対する総合的な指針でもあった。特に輸出船の建造に入ってから、便覧は大きな助けになったように思われる。

だいぶ後のことであるが、韓国に船を発注し設計の打合せをしに出かけた時先方もこの便覧を持ち出してきたし、中国の青島の海洋開発関係の大学のある教授に会った時、良い便覧ですね貴方も作る時に関係していますねと話題になり、大変嬉しかったことを思い出した。

## 4. 造船設計便覧と私

(中村一郎)

はじめに関西造船協会と私との関係についてお話しします。平均より 4 年も遅れて東京から日立造船因島工場の造船設計課に就職したのは、今から 50 数年前の 1948 年 4 月でした。その年の秋課長から、阪大が中心となって関西地区で小型客船委員会が開催されているので、お前も出席しろと云われました。3 週間毎に開かれているという事で、島から参加するというのは夢のような話でした。この会議は 10 年以上続き立派な報告書が纏められました。その後 1960 年暮に大阪本社に転勤になりました。当時日本は輸出船ブームで外国船級協会とのトラブルが続出していました。

私が転勤したのを機会に、関西の設計者が集ってこの問題を検討しようと言うことになり、私が中心となって進めて欲しいと言うことで、因島時代からお世話になって居た寺澤一雄先生にご相談した所、俺が委員長になってやるからしっかりやれとの事で始まったのが、現在も続いているのルール検討委員会です。このようにして私は関西造船協会と次第に関係を深く持つようになったわけです。

一方造船設計便覧の作成の件は、話は聞いてはいましたが、私は因島に居た関係で関わっておりませんでした。

1965 年の秋頃寺澤先生からお電話があり、今度便覧を改訂する事になり全体の委員会の委員と同時に設計小委員会の委員長に任命したからよろしく、と云われました。急に云われて困ったので、もう少し詳しくお話をお聞きし、全体の構想も判りましたのでお引き受けする事になりました。私は前年基本設計課長になって計画関係の社内外の人々も知って居りましたので、メンバーの選択の相談も種々やった結果阪大の先生方を中心に始めようと言うことになり、笹島秀雄先生、中村彰一先生、野本謙作先生といった方々にお願ひし、承諾されました。造船所の委員も各所の幹部の了承を得て無事決まりました。

前に書きました様に大学も遅れて卒業した関係で笹島先生以外は他の先生や委員の方々はすべて私よりお若い方ばかりでしたので、会議の進行は都合よく行きました。私の事は皆様ご存知ですが、阪大の先生方も皆私に劣らずと云う方ばかりでし

た。討議が進み、午後4時近くになると彰一先生が「喉が渴いたなあ」といわれます。私はピーンと解りましたが世話役の人々はコーヒーだ紅茶だと忙しく立廻りました。私は様子を見ながら造船所委員の討議を収め、次の会場と日取り決めて終了としました。

その後は場所を替えて本格的に「渴きを癒し」始めました。ところが不思議なもので、一応渴きが収まると本論の改訂委員会の内容の討議を始め、全く真剣に話されたのには感心しました。そのうちに「八木順吉先生は今時分どうして居るだろう」と云う話になり、捜すと神戸の呑屋と云うので、すぐ判り合流しました。構造小委員会に参加して居られたのです。委員長は三菱神戸の中川万蔵さんでした。

便覧の改訂も特に造船所委員のご努力により予定通り終了し、2年後に報告書を纏め三菱神戸の保養所で完成会を行いました。

はじめに申しましたように全く関係のない私が何時の間にか関西造船協会と深く関係を持ち、今ではお陰で終身会員となって居ります。

今から思えば30数年前に始めた委員会も皆様のお陰で2年間で終了し、野本先生以外の多くの方々も故人となり、私も79才となりこの報告を書くのも思いで一入です。

皆様の御健康と協会の発展を祈り終わりとします。

## 5. 回想「雑小委員会」

(埜 友雄)

1960年(S35)発行の造船設計便覧、初版の評判は極めて良かった。教科書的な長文をなくした文章は簡潔で、造船各社の生のデータが各所に使用され、図表が整然として、内容は一目瞭然、たいそう使い易い便覧であった。だから、「ポケットブック」と称してベテランから初心者に至るまで、造船設計者の座右の銘として愛用され、海外では「海賊版」が出廻る始末、国際的にも「権威ある便覧」として広く認められるようになった。こうした成果は、初版を編纂した先輩各委員の努力と、ノウハウを惜しげもなく提供した賛助造船所各社の協力のお陰であった。関西造船協会の呼びかけで、産学が一体となって膨大なエネルギーが便覧

編纂に注がれた。そして、日本の造船技術のノウハウが書籍となって集大成されたのは素晴らしいことであった。造船設計便覧編纂事業の業績は関西造船協会90年の歴史を通じて特筆すべきものである。さて、初版に続いて、造船設計便覧改訂版が1968年(S43)、1976年(S51)および1983年(S58)に計3回発行された。その都度委員会が結成され、便覧の内容は実状に即してアップデートされた。筆者はこの3回の改訂で「親委員および雑小委員長」を連続して務めた。そこで、次に述べるように「雑小委員会」を回想する。

経済高度成長がたけなわの1965年(S40)頃、造船技術は飛躍的に発展した。設計手法の開発・船体の大型化・電算化・自動化・各種法規、規格、基準等の改正などが相次ぎ、初版の便覧は実状に即さなくなってしまった。これに対処するために1966年(S41)、改訂委員会が組織され、その時機に「雑小委員会」が新設された。「雑」とはmiscellaneous(カテゴリーが分類できない)、つまり「専門名が無い」と云う意味である。ところが、この名前は「雑役(有用でない仕事)委員会」を連想させる。「名称を変えようか?」との意見が親委員会で出されたが、「専門のカテゴリーから外れた事柄を纏める」と云う意味合いを重んじて「雑」の名を残した。つまり、「雑小委員会」の役目は、「便覧各編の内容を横糸で縫うように繋ぎ、専門編への記述が煩雑、もしくは困難な事象を最終編に纏めて載せ、便覧全体を簡潔で見易いものに仕上げること」であった。「便覧表紙、裏表紙に糊付けする地図の立案」「新規に取上げる項目」等について討議、「他委員会と調整」を重ね、「耐航性資料」「専用船港湾資料」「運河、河川その他のアップデートな国際規則・基準の要約」を新規掲載することを決めた。「雑小委員会」には関西汽船、川崎汽船、商船三井から委員が参加して国際面、運航面からの視点を取入れる役目を果たした。「雑小委員会」の構成は大学委員(阪大、府大、神船大、防衛大)大手造船所委員(三菱、川重、日立、石播)に上記の船会社委員が加わり、素晴らしいチームワークが発揮された。委員のすべては学界、業界で第一線を担う人達、日夜多忙の身であったが、執筆の分担・計画を各自が自発的に決め、互いにかかなりの時間と労力を費やした。度重なる委員会開催には全員が出席し、執筆予定スケジュールを遵守し、執筆内容は予期以上の出来栄であった。「文字数を極度まで減らし、図表スタイルで統一し、所要ページ数を削減する」この執筆方針

(親委員会で合意)を貫徹したので、各自作成の原稿は一回では OK にならなかった。幾度も書き直しが続いたが、その労を厭う者はいなかった。「産学協力して、他にみられない実用的な便覧を作ろう」との意欲と連帯意識が全員にあった。委員会作業は「アウン」の呼吸で進められたので、小委員長の仕事は楽であった。小委員会を終えて、冷えた一杯に喉を潤す時は「和気藹々」。二次会で有志の者は深夜まで痛飲し合った事もあった。親睦を尊ぶ関西造船協会の伝統を遺憾なく発揮した。

造船設計便覧編纂事業が成功したのは、「やること、なすこと」が前向きであった高度成長期のお陰であったかも知れない。しかし、それにしても自己本来の業務を遂行する傍ら、小委員会の仕事を併せ行った人達は全員が有能な人材であったと思う。他の各小委員会においても同様であっただろう。「プロジェクトは有能な人材がやる気を起こし、力を結集したときに成功する」を実感したのであった。1973年(S48)以降、第3版、第4版の改訂時には海洋汚濁防止、ケミカル、液化ガスはじめ環境関連規則の制定や改正が続出し、「雑小委員会」の仕事は、ますます多忙を極めるようになった。回顧すれば、当初の小委員会以来、数々の委員各位と共に務めた日々の「思い出」が懐かしく蘇るのである。

## 6. 造船設計便覧 改訂版の思い出

(小野 正)

5 m<sup>2</sup>そこそこの読書スペースの雑居ビルのような書架の中に、2冊の造船設計便覧が並んでいます。少々くたびれているが引き締まった姿の初版、ちよっぴり肉付きが良くなった改訂版。

私が造船設計便覧の作業に携わらせて頂いたのは、改訂版作成の時でした。初版が発行されるといち早く手に入れ、日々の設計業務の中で大いに助けられ、其の優れた内容と使いやすさを痛感していただけに、改訂作業で外艦小委員会の取りまとめを仰せつかったとき、まず頭に浮かんだのは、初版の名声を汚さないようにしなければということでした。また当時各社とも大型船建造への急速な業容拡大を進めていたので、改訂作業が円滑に進められるだろうかと懸念もありました。

改訂版作成の重点は、初版発行以後の規則類の改正を織り込むと共に、船舶の大型化、自動化へ

の対応がその主なものでした。特に艤装関係では自動化が進み、これを便覧にどのように織り込むかについてかなり議論をしたように記憶しております。権威ある便覧であるから確立した技術・設備に限定すべきだという意見、出来るだけ最新の情報を織り込むべきだとする意見等々。

いずれにしても便覧を少しでも充実し、有益なものにしたいという熱意に溢れた議論が行われ、また各社とも猫の手も借りたい多忙な中で委員の皆さんは資料・原稿の作成・提出に努力していただき私の当初の杞憂は消えました。これは造船技術者の伝統的な自由の精神がもたらしたものであろうと、後年他の分野に移った時にあらためて痛感させられました。

各小委員会での作業が進捗するにつれて編集小委員会、そして最終決定の場である改訂委員会(いわゆる親委員会)での議論が多くなりました。末席を汚していた私の印象に強く残っているのは、改訂版の総頁数を如何に圧縮するか議論です。各小委員会を代表している委員は当然の事ながら小委員会で苦労して作成した原稿をなんとかそのままの形で織り込まれるよう主張する一方、全体をとりまとめられる委員の方々は、少しでも多くの人々が利用し易くするよう販売価格を出来る限り低く抑える為には、頁数の圧縮もやむを得ないという意向でした。こうした議論の中で外艦小委員会関係で槍玉に挙げられたのが“属具備品表”でした。此の表は初版にも掲載されていたもので、各品目の名称、略図(形状・寸法)、標準支給数などを表にしたものですが、便覧の中では異色の感があり、数頁に亘っていたので圧縮の対象になりました。しかし私自身、属具備品については其の名前と姿が一致せず、適当な書物もなかったので苦労した経験があり、小委員会のメンバーも圧縮に強く反対されたのでその旨を述べた結果、これはユニークで観ていると楽しいから残そうということになりました。“他の便覧などに記載されている事項は削除し、此の便覧でなければという内容とする。”との方針の一例だったと思います。多くの議論の末に、初版に比べると頁数にして20%強増えた改訂版ができあがりしました。

改訂版が発行されて数年後に韓国の若手造船設計者の人達に技術指導をする機会がありましたが、資料・経験に乏しかった彼らにとって、此の造船設計便覧は垂涎の書であったに違いありません。また、後に他の分野に移った私の経験から観て造

船以外でも広く利用され、国内外での技術の発展に貢献した事と思います。

書架に並んだ便覧兄弟は、最近めっきり出番が減り聊か不満げに私を見つめています。“出番がなくとも、時には手にとって労をねぎらわねば…”と思う昨今です。

## 7. 改訂版で充実された管艙装

(吉川長一郎)

1960年(S35)12月に初版が発行されて約6年が経過して、その後の技術の進展、関係法規の改正などで、内容的に当時の状況に即しない面が生じてきたので、1966年(S41)4月全面的な見直しを行い、改訂版を発行する方針が協会理事会で決定された。併せて頁数を増やして内容を充実する方針となり、特に初版では、資料不足もあって内容的に充分でなかった艙装関係の内容を強化充実させることが、改訂方針の一つになっていた。このため初版編集時には、一つの艙装小委員会以外、管艙、木艙の三部門全てを担当していたが、改訂委員会ではこれら三部門をそれぞれ独立させて三つの小委員会をもうけ、充分な見直し検討ができる体制が整えられた。

この新設の管艙小委員会の小委員長を小生が担当することになり、小委員として関西地区造船5社から5名の管艙設計技術者が参加して小委員会を構成した。この5名は岡本富保氏(日立造船本社)、河合敏雄氏(川崎重工神戸)、増本剛三氏(三菱重工神戸)、安原勤治氏(三井藤永田)、入江徹氏(石川島播磨相生)で、いずれも各社を代表する課長、主務担当者クラスの優秀な設計技術者で管艙装の専門家ぞろいであった。このメンバーなら素晴らしい便覧ができると確信をもって作業を進めることができた。

まず改訂の基本方針を小委員会で審議し、大幅に見直し追加すべき項目をリストアップして、その項目に対する攻め方をきめた。初版で余り触れられていなかったタンカー貨物油諸管装置、加熱管装置、リモコン油圧装置、遠隔液面計、空気調和装置などがその対象であった。全般的な見直し項目としては、当時適用を船主から要求されて各社で困っていたASA、USCG、BOT、NSCなどの海外規則について建造経験のある小委員から情報を提供していただいて関係するデータを折込むこ

とにしたほか、初版以降出てきた各種規則の最新版の折り込み、新しい内外論文や技術情報、設計基準などを検討して、出来るだけ理論的裏付けのあるデータとして追加更新する方針とした。

執筆は各社の建造船の経験から、得意分野を各小委員で分担して改訂原案を作成して頂き、これを持ち寄って全員で審議して意見を出し合い、修正補強していく方法でまとめていった。

便覧は設計に必要なデータを出来るだけ使いやすい形にまとめる必要があるが、そのデータとなる理論的裏付けのある資料として、日本造船学会造船設計委員会第二分科会の設計基準が大変役立った。当時第二分科会では時代のニーズに対応して各社協力して次々と基準作りを進めており、発行されたものは限定的で全て揃っていたわけではないが、理論的裏付けのある設計資料の不足していた艙装設計関係資料として大変貴重なもので、そのエッセンスを我々の原案に取り入れることで、内容の充実を図ることが出来た。又、新しい技術情報、新装置などは各社で内外の船主からの注文で手がけられた実績を紹介していただき、苦勞してまとめられていた自社の設計基準や技術データを提供していただいた。中には公開したくない資料もあったと思うが、思い切って提供していただき、これらをベースに出来るだけ使いやすい図表やグラフにまとめて、実用的なデータブックになるよう努力した。このような各社のご協力がなければ充分な内容のものとする事は出来なかったと考えられ、各社のご協力が大変有り難かった。

最後に、この便覧余話として私事乍ら嬉しかった思い出話を一つ紹介させてもらいたい。昭和50年頃台湾のある船主とケミカルタンカーの商談をしていたときの話しである。当時この便覧が台湾の造船技術者に広く出回っており、大変好評であるとの話しをこの船主側の技術者の一人から聞いた。そして小生がこの便覧の改訂委員会の管艙小委員長として編集に携わったことを発見し、そのときから彼から一目置かれるようになって、以後の技術交渉が大変スムーズに進んだ。小委員長として苦勞した甲斐があったと小生にとって大変喜ばしい思い出であった。

## 8. 補遺

### － 便覧英訳について －

(田中一郎)

便覧の評価が高まるとともに英訳の話がおこってくるのは当然の成り行きであろう。参考のため、この関係の話を補遺として記しておきたい。

- (1) 改訂版の計画が進んでいる 1966 年 (S41) に理事会において英訳出版について審議され、いわゆるシンクタンクのバッチル研究所に市場調査を含めその可能性の検討依頼がなされた。回答は、あまり見込みはないということであったので、この計画は日の目を見なかった。
- (2) 1976 年 (S51)、ミシガン大学のオグルビー教授が筆者の招きで阪大に滞在したが、その際評価の高い便覧に関心を持ち、ミシガン大学で英訳を出版したいという話がおこった。  
(1)で述べた市場調査結果を参考に資金面など種々検討が進められたが、検討半ばで教授の MIT への異動により以後話は進展せず、立ち消えになった。
- (3) 1978 年 (S53)、(財)日本造船技術センター付設海外造船技術協力本部（後に分離独立し、(財)海外造船協力センター）から、当時そこで実施していた海外からの造船技術研修生の研修の教材の一つとして、便覧を英訳の上使用させていただきたいという要請が協会に提出された。協議の末、使用はあくまでセンター内部で、その目的に限るという条件のもとに、協会はその申し出を了承した。元研修所長東成光氏から提供頂いた資料によると、英訳は 1981 年 (S56) に完成し 1993 年度 (H5) まで使用されたが、世の中の趨勢による研修内容の変化により、現在は使われていないということである。

### 著者プロフィール

#### 田中 一郎

1931 年生  
兵庫県神戸市出身  
最終学歴：  
大阪大学工学部造船学科卒  
大阪大学大学院工学研究科  
造船学専攻  
1959 年 大阪大学工学部助手  
1973 年 大阪大学工学部教授  
1993 年 大阪大学附属図書館長  
1995 年 退官，名誉教授  
1992 年-1996 年 関西造船協会会長



### 著者プロフィール

#### 浜野 和夫

1916 年生  
岡山県岡山市出身  
最終学歴：  
東京大学工学部船舶工学科卒  
1938 年 海軍技術科士官  
1946 年 運輸省  
鉄道技術研究所嘱託  
1949 年 (株)藤永田造船所入社  
1967 年 同社が三井造船(株)と合併。  
主として船舶事業部担当  
1981 年 三井造船(株)代表取締役専務を退任  
1981 年-1987 年 造船工業会政策研究会委員長



### 著者プロフィール

#### 片山 信

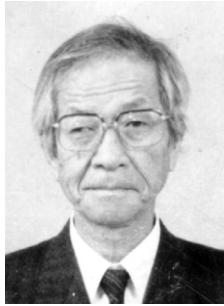
1918 年生  
東京都出身  
最終学歴：  
東京大学工学部船舶工学科卒  
1945 年 海軍技術大尉で終戦  
1965 年 (株)藤永田造船所  
基本設計部長  
1973 年 三井造船(株)  
基本設計本部長  
1977 年 三井造船(株)技監  
1987 年 ベガスインターナショナル(株)社長



## 著者プロフィール

### 中村 一郎

1922年生  
石川県金沢市出身  
最終学歴：  
東京大学工学部船舶工学科  
1948年 日立造船(株)入社  
1969年 造船基本設計部部長  
1979年 広島大学工学部教授  
1985年 同学停年退官，  
金沢工業大学教授  
1995年 同学退職



## 著者プロフィール

### 小野 正

1930年生  
兵庫県神戸市出身  
最終学歴：  
東京大学工学部船舶工学科  
1952年 川崎重工業(株)入社  
1966年 坂出工場造船設計部  
船装設計課長  
1976年 坂出工場  
造船設計部長  
1981年 鉄鋼機器事業部設計室長  
1986年 川崎重工業(株)退社



## 著者プロフィール

### 埴 友雄

1924年生  
兵庫県宝塚市出身  
最終学歴：  
大阪大学工学部造船学科卒  
1947年 関西汽船  
| 工務部船体課長，  
| 工務部長，  
| 企画室長  
1975年 取締役  
1977年 サノヤス・ヒシノ・明昌  
| 技術部長，技術開発部長  
1986年 顧問  
1987年-1996年 林兼船渠技術顧問  
1967年-2001年 臼杵造船所顧問



## 著者プロフィール

### 吉川 長一郎

1931年生  
兵庫県加古川市出身  
最終学歴：  
大阪大学工学部造船学科卒  
1953年 播磨造船所入社  
1973年 石川島播磨重工業(株)  
相生工場  
船舶設計部長  
1984年 船舶海洋事業部本部設計室長  
1987年-1994年 西日本設計社長  
1993年-1995年 日本船舶設計協議会会長

