



Title	海軍施設系技術官の戦後に関する資料
Author(s)	沢井, 実
Citation	大阪大学経済学. 2017, 67(1), p. 18-25
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/61922
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

【資料】

海軍施設系技術官の戦後に関する資料

沢井 実[†]

旧陸海軍技術者（技官）の軍民転換過程を考えるうえで見逃すことのできないのが、1945年8月30日に設置された運輸省運輸建設本部（運建）である。運輸建設本部は「旧海軍施設本部の組織力と資材を戦後の復興建設のために活用するとの見地からこれを移管吸収し、これと地下建設本部とを合体して設立」された。運輸建設本部長は運輸次官が兼務し、総務、工務第1、工務第2の3部がおかれ、東京をはじめとして12カ所の地方建設部が設置された。運輸建設本部は所期の目的を果たしたとして、48年7月の建設省の設置に際して同省に移管された¹。

敗戦後約2週間後に慌ただしく設置された運輸建設本部の設立経緯をもう少し詳しくみると次のようであった²。玉音放送を聞いた直後、鍋島茂明（中将）海軍施設本部長から本部員に対して、国土復興事業を実現してほしいとの訓話があった。8月15日当日、鍋島本部長は海軍施設本部を内閣直属の国土復興機関とする構想を携えて、海軍次官多田武雄中将を訪ねた。翌16日の各省次官会議において多田海軍次官は鍋島構想を提案した。議論の結果、(1)海軍施設本部所管の機材（帳簿価格で約4億円）を受け入れ機関に移管する、(2)移管は降伏調印前に完了するという条件で、海軍施設本部は運輸省が引き受けることとなった。この決定には受

け入れを申し出た長崎惣之助運輸次官の役割が大きかった。

終戦時の海軍施設本部は総務、第一、第二の3部・8課から構成され、横須賀、呉、佐世保、舞鶴、大湊、鎮海（朝鮮）、高雄（馬公、台湾）、大阪の各施設部の他にも第一（上海）、海南、第四（トラック）、第八（ラポール）、第101（シンガポール）、第102（スラバヤ）、第103（マニラ）の施設部を有していた。さらに横須賀、呉、佐世保、大湊、海南の各施設部はそれぞれ名古屋、松山、鹿屋、札幌、香港の各支部をもっていた³。海軍施設本部の人員については、「職員数は技術士官、海軍技師、技手は約1万とも2万とも云われ、それに理事官、書記さらに徴用技術者、施設系の兵曹、兵に雇員の技生、筆生、工具、徴用工具のすべてを合算すると、総勢力は30万から40万人に及ぶ大部隊であった⁴」。

両省の打ち合わせで8月20日過ぎには受け入れ機関の名称を運輸建設本部（通称運建）とすることが決まり、各施設部と施設部隊は9鉄道管区内の主要都市に各地方建設部として配置されることになった。8月28日付で「旧海軍施設系職員の全員は、運輸建設本部の嘱託（無給）とする」という発令が出された⁵。

しかし9月になって占領が開始されると、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ/SCAP）からはすべての陸海軍機材の接收、陸海軍軍人の官吏任官禁止が命じられ、各施設部で機材集結の

[†] 南山大学経営学部教授・大阪大学名誉教授。

¹ 以上、運輸省50年史編纂室編『運輸省五十年史』1999年、63頁による。

² 以下、『海軍施設系技術官の記録』刊行委員会編『海軍施設系技術官の記録』1972年、91頁による。

³ 同上書、34-35頁。

⁴ 同上書、91-92頁。

⁵ 同上書、92-93頁。

任に当たっていた関係者が機材横領の嫌疑で米軍に逮捕される事件がしばしば発生した。軍人の官吏任官禁止命令は運輸建設本部の運営にとって大きな制約となったが、終戦連絡事務所を通してパージ解除の嘆願書を10月23日付で提出し、その後の粘り強い交渉が奏功して12月11日付でパージ解除が申し渡された。この間に多田海軍次官からは「海軍の復員事業は総てG・H・Qから解散を命ぜられ、お前達の所が唯一つ残った。これだけは是非成功して欲しい。外地部隊の復員も後何年掛るか判らぬ。帰国する人達の収容も出来るように考えて呉れ」との伝言があった⁶。

しかし、運輸建設本部の各建設部全員が無給であったため、運建から離れる人も出始めていた。そうしたなかで短期現役制度によって海軍施設系で勤務し、終戦後は大蔵省に復帰した主計官たちの援助によって、1946年1月30日付勅令第51号および同31日付運輸省告示第17号をもって運輸建設本部が正式に設立され、予算・定員も設定された。この措置によって任官発令が可能となり、定員総数5543人（うち技師・事務官297人、技手・書記1301人、雇員以下3945人）の運輸建設本部が誕生することになった。3月末には各地方建設部長以下総員の発令が完了し、その後復員者も希望者は任官されることになった⁷。

運輸建設本部に適用された「歳入歳出外現金会計」という特殊な会計方式では、給与は国から支給されるものの、それだけの資金を運建で稼いで年度末に国庫に返納するという仕組みであった。そのため営利事業を行う官庁として、運建は一般民間業者に伍して競争入札に参加した。また海軍から移管された機材の帳簿価格は4億円だったが、時価はその10倍はあるといわれた。しかしGHQは海軍機材の運輸省移管はポツダム宣言違反だとして厳しく追及した

が、運建側は9月2日の降伏発効以前の政府の処置だとして反論し、46年2月に事後承認となった⁸。

運輸建設本部が担当した工事は、鉄道関係と駐留軍工事が中心であった。1945年度受注高8200万円（消化高3300万円）に対して、46年度は3億6100万円（2億5500万円）に上ったが、インフレ下の人件費急増に追いつけず、経営は困難であった⁹。

一方、1946年12月には内務省の土木技術者が中心となって全日本建設技術協会が結成され、同会は総合建設省の設置運動を展開した。運建の労働組合においても運建は将来鉄道関係に吸収されるべきか、総合建設省に入るべきかをめぐって議論が行われ、建設省派が多数を占めるようになった。運建本部は47年2月3日付陳情書「新設建設省に運輸建設本部を統合する事について」を作成して、関係方面への働きかけを強めた。48年5月14日の閣議決定にもとづいて、建設院（48年1月に内務省国土局などを移管して設置）と運建を統合して建設省が設置されることになった。48年度に入ると運建の人員の一部は新設の特別調達庁（47年9月発足）に移り、その後国鉄（49年6月発足）にも移ったため、結局3300人余が残留することになった。具体的には建設省が設置された48年7月から49年3月までは建設省建設工事本部を設置して従前の業務を整理し、49年度から本省および各地方建設局に運建を統合することになった。こうして旧海軍施設系技術者・労働者を特別調達庁、建設省、国鉄に送り届けるという使命を果たして、運建は短い存立期間を終えることになった¹⁰。

本資料が紹介するのは、旧海軍施設系技術官の親睦団体である霞会会員の戦後の状況であ

⁶ 同上書、97-98頁。

⁷ 同上書、98-99頁。

⁸ 同上書、100頁。

⁹ 同上書、100頁。

¹⁰ 同上書、100-103頁。

る。表1-1～表1-8から明らかなように、その多くは大学・高等工業学校を卒業した技術士官（文官から武官への転官を含む）、海軍技師であり、総数は297名に留まる。旧海軍施設系技術者の一部にすぎないが、彼らの戦後における軌跡を教えてくれる貴重な資料といえる。

Materials on the Trajectory of Former Naval Construction Officers In the Postwar Period

Minoru Sawai

Naval construction officers played a decisive role in the construction of various kinds of naval facilities. Naval construction officers were divided into *Bukan* (technical officers) and *Bunkan* (construction engineers). Due to the demise of the imperial navy by the defeat of the Pacific War, all naval officers suddenly lost their jobs. They had to find out their new jobs without organizational support under severe conditions in occupied Japan. Therefore the transition from military sectors to private sectors was a difficult process for almost all naval officers.

In such circumstances the ex-naval construction officers were exceptionally in a good position. On 30th August in 1945, about two weeks after the acceptance of the Potsdam Declaration, *Unyushô Unyu Kensetsu Honbu* (Transportation and Construction Headquarter of the Ministry of Transportation: TCHMT) was established, which absorbed the manpower and materials possessed by the Naval Construction Headquarter. In July of 1948 the Construction Ministry was established by means of the integration of the TCHMT and the Construction Agency. The TCHMT dispatched the part of staff to Special Procurement Agency (SPA) and Japan National Railways (JNR) before the establishment of the Construction Ministry. In other words, the TCHMT functioned a place of refuge for former naval construction officers, through which they could transfer to the Construction Ministry, the SPA and the JNR. The TCHMT demonstrates the historical significance of the transfer from the military sectors to the public sectors.

In this material 297 former naval construction officers who graduated from universities and technical colleges were listed, showing their trajectory in the postwar period.