

新加入あいさつ 山崎吉廣 さん

山崎吉廣さんは今年83歳を迎えられますが、その人生と須崎工業高校造船科の生徒時代、教員時代がほとんど重なると言っても過言ではありません。高退協機関誌「こうたいきょう」には2021年第41号で「造船科設置から現代まで」、恩師への追悼文「竹村義典先生を悼む」、2022年第42号で同僚教員への追悼文「戸田泰輔先生を悼む」を寄稿していただきました。

「新加入だから自己紹介をしてください」とお願いしたところ以下のような造船科愛にあふれる長文を寄稿していただきました。

編集部 大川法由記

回想録



元須崎工業高校教諭 山崎 吉廣

昭和33年2月卒業間近の或る日、造船科職員室に呼ばれ、恩師である故竹村義典先生より「君は造船科に残って実習助手になりませんか？とみなさい」という話があり、突然のことです。戸惑い、先生方におまかせしますと答え、その場を後にしたが、今振り返ってみると、あれから定年退職するまで45年間、母校一筋にお世話になるとは夢にも思えませんでした。学業成績はクラス中最低位の私は不安で仕方がなかったが、真面目に先生方の指導に従えば何とかかなるんだと決意を新たにしました。

その当時、造船科の先生(竹村、合田、久先生)は3人で熱意は旺盛だったが、学校の施設設備は実に貧弱で、機械科との共用が多く、指導する教員は科目数に比べ3人と少ない有様だったので、機械科(理論)は大型船も小型船も全く同じであり、ただ質量においては比較にならない位桁違いはあります。また大型、小型は特別の違いはあるにせよ、船舶計算は同一理論で行います。

栄枯盛衰は世の常ですが、在職中一番困難に直面したことは、業界の好不況が我が校でも入学してくる生徒に大きく影響した事でした。不況時を迎えた時、日本造船工業界全体の莫大な施設設備を無用の長物にすることは、国益上から考えても到底考えも及ばず、必ずや又活況を呈する時が来ると信じ、各方面からの助言もあつたが、私は科名変更に応じず、我が校は特色ある学校づくりとして、小型船舶を教科内容に組み入れて生きた意味があつたと、今でもそう思っています。

全国に当時小型船舶が約60万隻以上あると言われていました。この船の消費する燃料も莫大な量であり、近年機関の小型軽量化、高速化が急速に進み、それに伴い船型も従来型では対応しきれなく、船型の確立も急務でありました。地域の浜造船所と呼ばれる家内工業的な造船所からも入学してくる生徒さんも相当数いました。その各造船所は運輸局や県に提出する図面や計算書等、自前で消化できず、学校への相談や依頼も相次いでいました。というのも、浮体、艇体の

理屈(理論)は大型船も小型船も全く同じであり、ただ質量においては比較にならない位桁違いはあります。また大型、小型は特別の違いはあるにせよ、船舶計算は同一理論で行います。学校というところは実習費は、少々ありますが、全くといって良い位ありません。舟艇建造実習という科目はあるにはありますが、小さい舟を作るに全く足りません。当然試作船を造るとなれば、艇体の資材、エンジン、機装品等諸費用は多額の金額となります。そこで私は諸計算や設計図、提出用書類の代行を行うことにより、諸費用を物品で提供していただく方法で長年に亘って取り組んできました。それだけでは予算不足となり、各造船所の建造船(FRP)の型枠を生徒と一緒に造って製作、勢い造船所へ泊り込みで手伝等に出かけることもあり地域浜造船所への貢献度も大きかったと思っております。

材料や電気料の先生にも応援願っていました。加えて、専門の教科書がなく、先生方が習ってきた、ノートとプリントが主体で、板書が多く生徒は写すのに苦労していました。そこで、全国に16校あった造船科設置校が一同に集い、各校の実情報告、当面する課題等を持ち寄って協議する場を設けようではないか、という機運が高まったことは、極めて時宜を得た適当なことでありました。

昭和34年(1959年)、全国工業高等学校造船教育研究会が発足し、翌35年、全国造船教育研究会とその名を改めました。その活動の主題は、教科書を各校が分担、編集しようとして申し合わせた記憶があります。

また毎年会員校がローテーションを組み当番校を決め、総会を開催し、各校の現状報告、生徒の人口出口、業界の実情、教員の資質向上のため造船工場内研修等、多岐にわたる活発な意見交換できる組織が出来たことは、全国的にも数少ない特異な学科に携わる者にとって、大きな前進であったと思います。

この組織ができたお陰で、教科書出版・施設設備の充実、産業教育中央会への働きかけ、ら継続してきた言うことです。

山口県が生んだ巨星、吉田松陰先生は私共教員にも大変有益な言葉を残してくれていますよと、研究所で教えられました。

○凡庸教師はただしゃべる。
○いい教師は説明する。
○優れた教師はやって見せる。
○卓越した教師は人の心に火をつける。

更に教育というのは「学び」ことを「教える」と明快に示唆下さいましたことは忘れ難きことでした。

須崎工業高校造船科、部活動も机上のみに止まらず、実際に船を試作して、実証解析して見ることが肝要であつて総トン数G・T14.5トンを頭に1トン未満舟を含めると70数隻の制作実績となりました。別に県内外からの設計依頼船が160隻以上(最大99トン・19トン・・・)のデータが蓄積できたことも造船科単独一校生きた証左だったかも知れません。

その結果か文部省調査官から造船科の製図教科書を新しく出版したいので執筆、編集役をして欲しいとの要請を受けました。不肖私も三菱重工業下関造船所設計部長と横浜



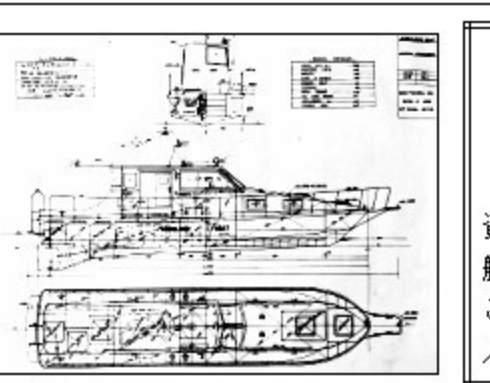
また企業や造船工業界との繋がり、教員相互の親睦等、この研究会の果たしてきた役割は実に大きかったと思えます。

私は勤務した翌年から法政大学の通信教育を受け4ヶ年間夏期スクーリングに上京した。日夜レポートを書き、始業ベルは自分の意志で決まると。造船科の先生方の理解と協力はありがたく感謝以外の何ものでもありませんでした。

また42年度、内地留学制度に応募し、東京三鷹市の運輸省(現国土交通省) 船舶技術研究所、船体構造部、構造研究室で指導いただきました。

この研究所は6000坪以上の敷地内で16の部と更に細部に研究室が分かれ、日夜組織的に船舶の研究が行われていました。所内には船体性能部も当然あり、水槽の長さは400mあり試験モデル模型は10m以上もあつて、模型と実船の精度は当時でも99%以上だと説明を受けました。さすが世界の船の50%以上を建造する造船王国日本だと強く感じました。

特に印象に残っていることは、実船実験で石川島播磨重工(IHI) 建造船15万トン船、東京丸(東京タンカー)



また、研究に携っているスタッフの方々の真摯な態度に接することができたこと。何より、この研究所で学んだことは「勉強は一体何のためにするのか？」これでもかと言わんばかりに叩き込まれたことが、後々学校教育現場で大変に役立ったと思っております。

また、研究に携っているスタッフの方々の真摯な態度に接することができたこと。何より、この研究所で学んだことは「勉強は一体何のためにするのか？」これでもかと言わんばかりに叩き込まれたことが、後々学校教育現場で大変に役立ったと思っております。



また、研究に携っているスタッフの方々の真摯な態度に接することができたこと。何より、この研究所で学んだことは「勉強は一体何のためにするのか？」これでもかと言わんばかりに叩き込まれたことが、後々学校教育現場で大変に役立ったと思っております。

また、研究に携っているスタッフの方々の真摯な態度に接することができたこと。何より、この研究所で学んだことは「勉強は一体何のためにするのか？」これでもかと言わんばかりに叩き込まれたことが、後々学校教育現場で大変に役立ったと思っております。