

「復員船」から見た復員・引き揚げ事業

日本大学文学部非常勤講師 坂口太助



はじめに

―なぜ「復員船」なのか

一九四五（昭和二〇）年八月一日、太平洋戦争が終結した。その時点で中国大陸（「満州国」を含む）、朝鮮半島、台湾、東南アジア、中部太平洋の島々などの地域にいた日本人は軍民あわせて六〇〇万人を超えており、こうした広大な地域からの日本本土への帰還事業Ⅱ復員・引き揚げ事業は日本政府が緊急に行うべき一大事業となった。

復員・引き揚げ事業については、その担当官庁である厚生省（現・厚生労働省）から『引揚げと援護三十年の歩み』『援護五十年史』などの詳細な記録が刊行されているほか、加藤聖文氏が優れた文献を発表している（加藤聖文『海外引揚の研究―忘却された「大日本帝国」』など）。復員・引き揚げ事業の全体的な経緯、制度・機構の変遷などについてはこれらの文献に譲り、本稿では、太平洋戦争で多くの船舶を失い極めて厳しい船舶事情のなかでどのように復員・引き揚げ事業が始まりまた進められていったのか、「復

員船」に注目して考えてみたい（復員・引き揚げには海軍艦艇も使用されているが、船舶・艦艇の総称として「復員船」という言葉を用いた）。

なお、軍人の場合を「復員」、民間人の場合を「引き揚げ」と区別していることが一般的だが、特に区別せずにまとめて「復員」あるいは「引き揚げ」とする場合もある。本稿では「復員」と「引き揚げ」を区別して用いる場合もあれば、全体を指して「復員・引き揚げ」とする場合もあることを初めにお断りしておく。また本文中で文献名を記す場合には著者名・文献名を

略して記した。正式なものは稿末の主要参考文献リストを参照されたい。

一、近代における日本の勢力圏と復員・引き揚げ事業の概要

太平洋戦争は日本の敗北で終結したが中国大陸から東南アジアにかけての

広大な地域がなお日本の勢力下であり、また太平洋上には連合軍の攻撃から取り残されて孤立した島々も数多く存在した。そのため終戦後、こうした広大な地域からの六〇〇万人を超える日本人の復員・引き揚げが政府の行うべき重大事業となったのであった。

最初に、ひと口に「六〇〇万人」とはいつてもどの地域にどの程度の軍人・軍属・一般邦人（民間人）がいたのか、という点を確認したい。厚生省『援護五十年史』をもとに、地域別に

【表1】地域別の復員・引き揚げ者概数（1945～1995年）

区分	軍人・軍属・邦人計	軍人・軍属	邦人
総数	629.5万人	310.7万人	318.8万人
旧ソ連	47.3万人	45.4万人	1.9万人
千島・樺太	29.3万人	1.6万人	27.7万人
満州	104.5万人	4.2万人	100.4万人
大連	22.6万人	1.1万人	21.5万人
中国（香港含む）	156.0万人	105.9万人	50.1万人
北朝鮮	32.3万人	2.5万人	29.7万人
韓国	59.7万人	18.1万人	41.6万人
台湾	48.0万人	15.7万人	32.2万人
本土隣接諸島	6.2万人	6.0万人	0.2万人
沖縄	6.9万人	5.7万人	1.2万人
太平洋諸島	13.1万人	10.3万人	2.8万人
東南アジア	89.3万人	80.7万人	8.5万人
豪州（ニュージーランド含む）	14.0万人	13.1万人	0.9万人
ハワイ	0.4万人	0.3万人	0.0万人

1. 厚生省社会・援護局援護五十年史編集委員会監修『援護五十年史』（ぎょうせい・1997年）730頁より筆者作成。
2. 四捨五入の関係で総数や地域別合計と各項目の合計が一致しない場合がある。
3. もとの資料では「東南アジア」「蘭領東印度」「仏領印度支那」「比島」を分けて掲載しているが、上の表ではこれらをまとめて「東南アジア」の欄に表記。
4. ハワイの邦人は310人（上の表は0.1万人=1000名単位のため「0」表記）。

おおよその数をまとめれば【表1】のようになる。【表1】の数字は実際に終戦時に各地域にいた日本人ではなく、各地域からの復員・引き揚げ数を示すものだが全体的な傾向として以下のようなことが指摘できよう。

まず、明治期からおよそ三〇～四〇

年にわたって日本の勢力圏であった朝鮮半島、台湾、樺太（南樺太）には多くの民間人（【表1】の「邦人」）が居住していたためその比率が高いこと。また、満州は日露戦争で日本が満鉄など経済的権益を獲得していたが、さらに昭和期に入ると一九三一（昭和六）年に満州事変が勃発し翌三二（同七）年に「満州国」が建国され、国策として満蒙開拓が推進されて多くの人々が移住したため多くの民間人が居住していたこと。旧ソ連からの復員軍人・軍属約四五万人の多くを満州に配備されていた部隊（関東軍）の人員としても、満州では民間人の比率が高くなる。一方で一九三七年以降、日中戦争・太平洋戦争で日本軍が占領した地域（満州や大連を除く中国大陸や東南アジア）では軍人・軍属の比率が高い。こうした地域は民間人が大量に移住するということは少なく、復員・引き揚げ対象の多くがその地域に配備されていた陸海軍部隊の軍人・軍属であったということができよう。また、日本本土周辺や太平洋に浮かぶ島々で

も軍人・軍属の比率が高いことが見て取れる。

さらにこの表からわかることは、結果としておよそ六三〇万人の復員・引き揚げが行われた、という事実である。ではこうした多くの人々の復員・引き揚げはどの程度の期間（時間）で行われたのであろうか。その点を確認すると次のようになり、最初の一年ほどで五〇〇万人以上の復員・引き揚げが行われていることがわかる（厚生省『援護五十年史』）。さらに一九四七年・四八年にも合わせて一〇〇万人以上の復員・引き揚げが行われており、一九四八年までに六〇〇万人の人々が日本に帰還することができたのであった。

終戦〜一九四六年

約五〇九万六〇〇〇人
一九四七年 約七四万四〇〇〇人
一九四八年 約三〇万四〇〇〇人
一九四九年 約九万八〇〇〇人
一九五〇年 約八〇〇〇〇人

もちろん、「シベリア抑留」「中国残

留孤児」といった重大な問題が生じたことを忘れてはならないが、戦後まもなくの何もかもが不足していた混乱の時期に、一年ほどの短期間で五〇〇万を超える人々の復員・引き揚げが行われたこともまた事実である。こうした大量の人々の移動は船で行われるのであり、なぜ短期間で大量の復員・引き揚げが可能であったのかという問題を本稿の主題である「復員船」という視点から考えてみたい。

二、終戦時の船舶事情

一九四一（昭和一六）年二月八日の太平洋戦争開戦時における日本の船舶保有量は約六四〇万総トンであり、これは英国、米国に次いで世界第三位の数字であった。戦前の日本は、現在も横浜に保存されている「氷川丸」など大型客船（おおむね八〇〇〇総トン以上）四九隻（日本郵船二七隻、大阪商船一九隻、鉄道省二隻〔関釜連絡船〕、東亜海運一隻）をはじめ膨大な船舶を有する世界有数の海運国だった

のである。

太平洋戦争開戦に際しての日本の基本方針は、石油をはじめ豊富な資源を産出し「南方資源地帯」とも呼ばれていた東南アジアを占領して「長期不败態勢」を構築、戦争を戦い抜くことであった。資源を輸送する船舶の維持・確保は日本にとって重要課題であり、開戦を前に政府・軍では船舶に関する数字が様々に検討された（拙著『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究』）。

政府（企画院）の計算によると、日本の経済・国民生活維持のために最低限必要な船舶は三〇〇万総トンとされていた。戦争となれば兵員や軍需品の輸送のため軍も大量の船舶を使用（徴用）し、また敵の攻撃によって船舶を失うことが想定される。しかし、船舶保有量は六〇〇万総トンを越えているうえ造船所も全力で船舶建造に取り組むので、軍の使用（徴用）や喪失を考慮しても戦いながら経済・国民生活を維持することは可能と判断されたのであった。太平洋戦争中に建造された船

船は約三六〇万総トンであり、開戦時の保有量を加えれば船舶量は約一〇〇〇万総トンに達したことになる。

しかしその一方で想定をはるかに上回る八四〇万総トンもの船舶を喪失、終戦時の保有量はわずか一六〇万総トンという状態になっていた。しかもこの数字には要修理船や老朽船なども含まれており稼働可能な船舶はその半分以下、七〇万総トン程度という状況であった。さらにここから小型船を差し引き、遠隔地からの復員・引き揚げ任務に充当可能な程度大型の船舶（外航船）となると四〇万総トン程度に過ぎなかった。特に多くの人員を輸送できる大型客船について見れば、保有した五五隻（開戦時保有四九隻、戦時中完成六隻）の九割を超える五一隻を喪失し残存するものわずかに四隻（最大のものが日本郵船「氷川丸」一万二〇〇〇総トン、ほかに大阪商船「高砂丸」九〇〇〇総トン、「筑紫丸」八〇〇〇総トン、鉄道省の関釜連絡船「興安丸」七〇〇〇総トン）という状態であった。

つまり終戦時の日本は、（開戦時の政府の算定によれば）日本の経済・国民生活維持に最低限必要な三〇〇万総トンを全く確保できていない状況で、さらに六〇〇万人を超える軍人と民間人の復員・引き揚げ事業を行うことになったのであった。

三、復員・引き揚げ事業の開始

詳細は「はじめに」に記した各文献に譲るが、最初に復員・引き揚げに関する制度の変遷をごく簡単に述べておくと次のようになる。

各地に展開する陸軍部隊・海軍部隊の早急な復員はGHQにも求められ、陸軍・海軍がそれぞれ軍人・軍属（以下、単に軍人と記す）復員の準備を進めていた。一方で民間人の引き揚げについては、当初は外務省が「現地残留・定着」の方針を示すとともに帰国者（引き揚げ者）への対応は内務省（各地の知事）が行うこととなっていた。

一九四五年一〇月一二日には、陸軍

軍人・海軍軍人・民間人への対応を別々に行うのではなく単一の組織が責任をもって復員・引き揚げ事業を行うようGHQから指示を受け、同月八日、厚生省が責任官庁となり以後同省が中心となって事業が進められることになった。なお陸軍省と海軍省は同年一月末に廃止、それぞれ第一、第二復員省となり、数度の改編を経て最終的に一九四八年には厚生省の復員局に統合される形となった。

さて、先に見たように保有量という点から日本の船舶は厳しい状況にあって、実際の運航についても厳しい状況に置かれていた。

終戦直後の一九四五年八月一日にフィリピンのマニラで行われた日本と連合国側との降伏に関する協議において、八月二四日一八時以降、一部の連絡船を除き一〇〇総トン以上の日本船舶の航行禁止を通達された（日本郵船『七十年史』）。さらにGHQは一〇〇総トン以上の日本船舶を管理下に置く方針を示し、一〇月に入ると米国太平洋艦隊のもとに「日本商船管理局（S

CAJAP)」が設置され一〇〇総トン以上の船舶は同局の管理下に置かれることになった。航行禁止措置はほとんどなくして緩和されたものの、終戦直後の日本は自由に船舶の使用方針・運航方針が決定できない状況にあったのである。

このような状況のなか、日本政府は緊急性の高い事項につき個別にGHQと協議し対応を行っていた。

終戦直後、まず問題となっていたのが朝鮮半島からの民間人引き揚げ問題であった。朝鮮半島南岸の釜山に帰国を望む多くの人々が集まっており、GHQの許可を得て八月二十八日「興安丸」(先に見たように当時日本に残されていた四隻の大型客船のうちの一隻)の派遣を決定、九月二日、多くの人々を収容して山口県仙崎港に入港した。通例、この「興安丸」による朝鮮半島からの引き揚げが公式引き揚げ船の「第一船」とされている(厚生省『引揚げと援護三十年の歩み』)。

また、中部太平洋の島々で孤立し餓死寸前に陥っている陸海軍部隊の救出

(復員)も緊急課題であった。これもGHQの許可を得て九月一日、「氷川丸」「高砂丸」(「興安丸」同様、日本に残されていた大型客船四隻中の二隻)の派遣が決定した。まず九月二日「高砂丸」が横須賀港を出港、二五日に陸海軍の将兵一六二八人を収容して大分県別府港へ入港した。この「高砂丸」による中部太平洋からの復員が遠隔地からの帰還の「第一船」とされている(厚生省『引揚げと援護三十年の歩み』)。続けて九月一日には「氷川丸」が舞鶴港を出港し、一〇月七日、陸海軍の将兵二四八六人を収容して神奈川県浦賀港へ入港した。

なお、「氷川丸」は復員七航海・引き揚げ四航海と合わせて一一航海を行い約二万八〇〇〇人を輸送している(氷川丸研究会『氷川丸とその時代』)。単純に計算すれば一回当たり二五〇〇人程度を輸送していたことになる。通常時の「氷川丸」の旅客定員は三〇〇〇人程度であったから、早急な復員・引き揚げ実施のため多くの人員を載せていたことがわかる。ただし「一回当た

り二五〇〇人」という大量輸送は当時日本最大の客船「氷川丸」だからこそ可能な数字であった。

船舶についての規制・制限は次第に緩和されていき、本格的に復員・引き揚げ事業が動いていくことになる。日本政府は大型船四〇数万総トンのうち二六万総トンを復員・引き揚げに使用したいとの意向を有していたが(九月一二日閣議決定「外征部隊及居留民帰還輸送船腹ノ件」外務省『日本外交文書 占領期 第三巻』)、GHQからは(これも当然のことではあるが)国民生活の維持・経済復興のための海上輸送も重視するよう求められていた。やのちの数字であるが、一九四五年一月中旬の時点で実際に復員・引き揚げ任務に充当されていた船舶は約一三万五〇〇〇総トンに過ぎなかった(一月一九日「在外邦人の引揚げ状況につき通報」外務省『日本外交文書 占領期 第三巻』)。一万二〇〇〇総トンの「氷川丸」一隻でその約一〇%を占めていたことになる。なお、GHQの方針、資材不足など種々の事情により

終戦直後にあつては大型船の大量建造も困難な状況であり、一九四七年末における日本の船舶保有量は約一七〇万総トンと終戦時（約一六〇万総トン）とほとんど変わらない状況であつた（日本郵船『七十年史』）。

復員・引き揚げを進めるにあつたの重大な隘路の一つが、六〇〇万人という多くの人々を運ぶための船が絶対的に少ないということであつた。船舶不足のため、終戦当初においては「復員・引き揚げには数年（三〜四年程度）かかる」と考えられていたのである。

四、復員・引き揚げ事業への日本海軍艦艇の投入

船舶の絶対数が少なく復員・引き揚げに数年を要すると見られていた状況下、日本政府が期待したのは米国からの船舶の貸与であつた。実際に終戦から三週間もたたない九月四日に米国に船舶貸与を要請したが、米国は消極的要請に応じることにはなかつた（九月

四日「重光・サザランド会談」外務省『日本外交文書 占領期 第一巻』。米国も自国の兵士の本国帰還に大量の船舶を必要としており、余裕がなかつたのがその一因であつた。

ただし日本側の窮状を見かねてか、九月一三日、民間船舶だけではなく残存した日本海軍の艦艇を復員・引き揚げ任務に使用することを許可した（九月一五日付『朝日新聞』。当時は夕刊がなく朝刊のみ）。

太平洋戦争開戦時、日本は戦艦一〇隻、航空母艦一〇隻、巡洋艦三八隻ほかに有し（戦時中に戦艦二隻、航空母艦一五隻、巡洋艦六隻ほかを加える）、米英両国に次いで世界第三位の海軍国であつた。しかし戦争で大きな被害を受け、終戦時に行動可能な大型艦はわずかに戦艦一隻（「長門」三万九〇〇〇トン）、航空母艦二隻（「葛城」一万七〇〇〇トン、「鳳翔」九〇〇〇トン）、巡洋艦二隻（「酒匂」「鹿島」ともに六〇〇〇トン）、事実上練習艦といえる日露戦争にも参加した旧式巡洋艦「八雲」（九〇〇〇トン）の六隻に

過ぎなかつた。ただし駆逐艦（一〇〇〇〜二〇〇〇トン）・海防艦（七〇〇〜八〇〇トン）などの小型艦艇には行動可能なものが多数（一〇〇隻以上）残存していた。

そこで武装の撤去、復員・引き揚げ者収容のための居住施設設置などの準備を行ったうえで、おおむね一〇月以降、一三二隻、約一八万トンの海軍艦艇が「特別輸送艦」として復員・引き揚げ任務に従事した。右に記した大型艦六隻のうち戦艦「長門」は復員・引き揚げに使用されなかつたため（一九四六年、米軍が中部太平洋のビキニ環礁で行った原爆実験に使用され沈没）、復員・引き揚げ任務に従事した海軍艦艇のなかで最大のものは空母「葛城」であつた。「葛城」は本来航空機を搭載するための広大な格納庫に畳を敷き詰め一度に五〇〇〇人程度が収容可能であり、一九四五年一月以降八航海で合計約四万九〇〇〇人を輸送した（珊瑚会編『あゝ復員船』）。しかしこの「葛城」や先に見た「氷川丸」のように一度に数千人を収容できる大型艦

船は極めて限られており、海軍艦艇を投入してもなお復員・引き揚げの完了までは相当の日時を要するものと考えられていた。

五、一九四五年秋以降の状況

GHQ、より具体的には米国は日本に対し早期の復員完了を求め（民間人の引き揚げよりも軍人の早期復員を米国は重視していた）、船舶だけではなく海軍艦艇の使用も許可した。ただし、あくまで「日本の船舶・艦艇で行わせる」というのが方針であり日本政府が求める船舶貸与に応じることはなかった。

しかし一九四五年の秋ごろになると、ある状況の変化が米国の方針に影響を与えることとなった。それは、中国における国民党（蒋介石）と共産党（毛沢東）の対立の激化であり、またそのなかでの中国に対するソ連の影響力拡大の可能性の増大であった。

中国情勢が不透明ななか、米国政府内で中国にいる二〇〇万人近い日本軍

人・民間人の復員・引き揚げを早急に行うべきとの意見が生じ、また、中国の蒋介石政権にとっても大量の日本人送還事業は財政的負担が大きく（復員・引き揚げ者への食糧支援などを行っていた）、共産党との対立が深まるなかで一刻も早く日本人の送還を行いたい旨を米国に伝えてきていた。

こうして米国はそれまでの方針を大きく転換し、一九四五年一二月、復員・引き揚げ事業促進のため日本への船舶・小型艦艇の貸与を決定した（加藤『海外引揚の研究』）。そして一九四六年初頭以降、リバティ型貨物船（七〇〇〇総トン、戦時中に米国が大量建造したもの）一〇〇隻、LST（一六〇〇トン、上陸作戦・輸送任務のための小型艦艇で、艦内に人員・戦車・物資を搭載するための広大な空間が設けられている）八五隻など合計約二〇〇隻の船舶が復員・引き揚げ事業に投入されることとなったのである。米国が中国情勢を強く意識して船舶を貸与したことは、一九四六年三月一六日にGHQが日本政府に出した「引揚げに関

する基本指令」のなかで「八五隻の「LST」及び一〇〇隻の「リバティ」船は〔中略〕中国―日本間折返航海に割当てらるべし」と明確に指示していることからもうかがうことができる（外務省『日本外交文書 占領期 第三巻』）。

こうして、それまでは日本の船舶一〇数万総トン程度、海軍艦艇一八万トン程度で実施していたところに、一九四六年初頭にリバティ型貨物船一〇〇隻七〇万総トン、LST八五隻一四万トンが加わったことで輸送力が大幅に強化されることになった。これら米国艦艇の投入から約半年後、一九四六年八月一八日付『朝日新聞』の船員雇用問題に関する記事中に「復員用二百九隻の貸与船も遠距離復員が大体終わったのでリバティ型船舶百隻中の五十五隻は八月中に返還することとなり」との記述が見られる。つまり米国船舶投入から半年ほど早くもその返還が始まったのであり、いかに急速かつ順調に復員・引き揚げ事業が進展したかがわかる。そして先に見たように一九四六年

末までに、すなわち終戦から一年数か月ほどで五〇〇万人という多くの人々の復員・引き揚げが実現できたのであった。

もちろん、依然として復員・引き揚げを待つ人々が一〇〇万人以上いたことになるが、一九四七年以降の復員・引き揚げは「復員船」よりも「ソ連との関係」が大きな要素となっていくと見ることができようであろう。

おわりに

太平洋戦争終戦時、中国や東南アジアにいた日本の軍人・民間人は六〇〇万人を超えており、その早急な本土への帰還＝復員・引き揚げ事業は日本政府の行うべき重大事業となった。結果としては、最初の約一年（一九四六年末まで）で五〇〇万人以上の復員・引き揚げを行うことができた。もちろんシベリア抑留や中国残留孤児といった問題があることを忘れてはならないが、終戦後の大変厳しい状況のなか短期間でこれだけ多くの人々の復員・引

き揚げができたことは大きな成果であったと評価しても良いのではなからうか。

太平洋戦争開戦時、日本は大量の船舶と強大な海軍を保有しており世界第三位の海運国でありまた海軍国であったが、多くの大型艦船を戦争で失い壊滅状態に陥っており、終戦時に行動可能な大型艦船は客船「氷川丸」「高砂丸」「筑紫丸」「興安丸」、戦艦「長門」（復員・引き揚げには使用せず）、航空母艦「葛城」「鳳翔」などわずかなものであった。

当初は残存船舶を用いて事業が開始されたが終了まで数年（三〜四年）を要する見込みで、海軍艦艇の使用も認められたがそれでも相当の日時がかかるとされていた。日本政府は米国に船舶の貸与を求めたものの当初は受け入れられなかったが、中国を巡る情勢が変化したことで米国は中国にいる二〇〇万人近い日本人の早急な復員・引き揚げの必要性を感じ、一九四五年末には約二〇〇隻（七〇万総トン＋一四万トン）もの船艇の貸与に踏み切った。

これによって一九四六年に入ると日本の輸送力は大幅に増強され復員・引き揚げ事業は急速に進み、早くも八月には貸与船艇の米国への返還が始まった。一九四七年以降の復員・引き揚げ問題は、船舶量の多少・輸送力よりも、むしろソ連との関係（ソ連の対応）が重大な要素となったと言える。また、こうして見ると「復員・引き揚げ」という問題にも米国、中国やソ連といった周辺の国々の動向・思惑が密接に関連していることがわかり、現在にも通じる日本という国の立ち位置を示しているとも言えるのではなからうか。

【主要参考文献】

●官公庁によるもの

外務省編『日本外交文書 占領期 第一卷（占領政策への対応）』白峰社、2017年。

外務省編『日本外交文書 占領期 第三卷（邦人の引揚げ問題）』白峰社、2018年。

厚生省援護局編『引揚げと援護三十年の

歩み』ぎょうせい、1978年。

厚生省社会・援護局援護五十年史編集委員会監修『援護五十年史』ぎょうせい、1997年。

●海運会社社史など

日本郵船株式会社編『七十年史』、1956年。

財団法人日本経営史研究所編『二引の旗のもとに 日本郵船百年の歩み』日本郵船、1986年。

郵船OB水川丸研究会編『水川丸とその時代』海文堂出版、2008年。

財団法人日本経営史研究所編『創業百年史』大阪商船三井船舶、1985年。

野間恒編『商船が語る太平洋戦争―商船三井戦時船史』、2002年。

日本造船学会編『昭和造船史 第一巻 戦前・戦時編』原書房、1977年。

●研究書など

加藤聖文『海外引揚の研究―忘却された「大日本帝国」』岩波書店、2020年。

駒宮真七郎『戦時船舶史』、1991年。

坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究―日本海軍の対応を中心に』芙蓉書房出版、2011年。

珊瑚会編『あゝ復員船―引揚げの哀歓と掃海の秘録』騒人社、1991年。

田中宏巳『復員・引揚げの研究―奇跡の生還と再生への道』新人物往来社、2010年。

福井静夫『終戦と帝国艦艇―わが海軍の終焉と艦艇の帰趨』出版協同社、1961年。

松井邦夫『日本商船・船名考』海文堂出版、2006年。

なお講演時には会場にて「水川丸」をはじめ複数の船舶・艦艇の写真を提示したが、文章化に際してはそれらの写真の掲載を見送った。ご了承いただきたい。

(2023年2月27日・公開講演会)

筆者略歴(さかくち・だいすけ)

1976年、東京都生まれ。1999年、横浜市立大学国際文化学部日本アジア文化学科卒業。2008年、日本大学大学院文学研究科博士前期課程史学専攻修了。2011年、日本大学大学院文学研究科博士後期課程日本史専攻修了。博士(文学)。

1999年、京浜急行電鉄株式会社

就職。2005年、京浜急行電鉄株式会社退職。2009年、日本学術振興会特別研究員(2011年まで)。2011年から現職。

・単著：『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究―日本海軍の対応を中心に』(芙蓉書房出版、2011年)。

・共著：海軍史研究会編『日本海軍史の研究』(吉川弘文館、2014年)(執筆部分タイトル「近代日本の海上保安と日本海軍―海難救助への対応を中心に」)。

・論文：「日本海軍による海難救助活動の数量的分析―『海軍省年報』を手がかりに」(『史叢』第100号、2019年)。「戦間期における日本海軍の宣伝活動」(『史叢』第94号、2016年)。「太平洋戦争前半期における日本の船舶喪失状況と海軍の対応―海上護衛総司令部設置経緯の再検討」(『史学雑誌』第119編10号、2010年)。