E. C. Wingo, 26-8571

MMC/HBO/WT/yt

569.7(13 JUL 1950)ESS/IND Applications for Conversion of Vessels

13 JUL 1950

ESS CAS

1. 1. Reference is memorandum for the Ministry of Transportation from General Headquarters, Supreme Commander for the Allied Powers, Economic and Scientific Section, 569.7(8 Jul 50)ESS/IND, subject as above, 8 July 1950.

2. Routine surveillance is necessary on this activity.

1 Incl
Memo to Min of
Trans., 8 Jul 50 (Cy)

- W. F. M. - - - - - - - - - - - - - - - -

ECC

To : General Headquarters, Supreme Commander for the Allied Powers.

From : Repatriation Agency, Tokyo.

Subject: Application for Release of Repatriation Vessel from Repatriation Control.

RAR No. 997 (RS) 1 September 1950.

1. Reference:

Memorandum by Chugoku Civil Affairs Region, dated 5 August 1950, subject: "Sunken Repatriation Ship HA 4-3 (261)."

2. The Repatriation Agency hereby submits to your Headquarters an application for release of a sunken repatriation vessel from repatriation control, filed by the Shimanoseki Shipyard & Engine Works, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (Code No. 45-15), together with an application of the Ministry of Transportation, as enclosed herewith.

3. As stated in detail in the explanatory note attached hereto, this wooden vessel, damaged and sunken by a hard wind blast off Maizuru harbor on 27 July 1950, had been utterly worn out in 40 years operation, having only ¥ 300,000.00 value in current price. It is estimated to cost thrice as much expenses to salvage and repair this unregistered at its present value, and it is to be old and decayed to be economically repaired. So the owner of the vessel eagerly wishes to abandon it upon your permission of its release from repatriation control.

4. However, as a letter referenced para 1, in which restriction of the subject sunken vessel was instructed, was already issued by the Chugoku C.A.R., it is requested that your Headquarters be good enough to examine the real status and give a most favorable consideration to this application at the earliest practicable date.

(K. Ishizaki)
Director, Repatriation Division,
Repatriation Agency.

Inclos:
a) Application of the Ministry of Transportation.
b) Application of the subject plant.

COPY

MOT-V No. 1086 (VB)

31 August 1950

TO : SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS

FROM : MINISTRY OF TRANSPORTATION

SUBJECT : Application for Exemption of Designated Reparations Article from Reparations List

1. Recently the Mitsubishi Heavy Industries K.K. has filed with us an application for the exemption from the reparations list of a designated reparations wooden vessel Shinju Maru (which was being employed at the Shimonoseki Shipyard, Nishi Nihon Heavy Industries K.K., former Mitsubishi Heavy Industries K.K.) as per attached paper.

2. Considering the said application proper as a result of examination from the reason stated in 3 below our office hereby requests that the CHQ grant an authorization for the application.

3. The subject wooden vessel was being employed for coal transportation services at the Shimonoseki Shipyard, Nishi Nihon Heavy Industries K.K. She was discharging about 149 tons of coal on board alongside the quay of the Mihara Rolling-stock manufactory, Naka Nihon Heavy Industries K.K. on July 17, 1950 when an accident occurred. She violently struck against under-water rocks and sank, despite the efforts of the captain and other crew, while awaiting the tide to rise far off the quay wall to avoid the gust of wind.

The vessel is an old one, which was constructed 40 years ago. On her bottom there are not a few damages besides cracks due to the stranding. In view of the circumstances, it is considered impossible to refloat her for re-employment. For this reason, it is considered proper to scrap her after excepting her from the reparations list.

M. Yamashita
Chief,
Shipbuilding Section

for S. Asari
Chief,
Ship Bureau,
Ministry of Transportation

Supplementary Explanation of Sinking Vessel

Name of Owner:	Mitsubishi Heavy Industries LTD.
Name of User:	West Japan Heavy Industries LTD. Shimonoseki Shipyard (former Mitsubishi Heavy Industries LTD.) (A5-15)
Location of Accident:	No 5007, Mozaki-cho, Nihara-shi, Hiroshima-ken Pier of Central Japan Heavy Industries LTD.
Time and Date:	14:30 July 27th, 1950
Name of Ship:	Shinju Maru No.3
Inventory No.:	II A 4-12 (261)
Kind of Ship:	Wooden sailing ship with semi-diesel engine
Category:	Cargo boat
Gross tonnage:	104 G.T.
Main Engine:	65 HP, semi-diesel engine
Dimension of Ship:	Length 22.49 m Width 7.71 Depth 2.83
Year of Construction:	1911
Year of Purchase:	1965
Purchase Price:	¥132,229.79
Cost of Construction:	Unknown
Book value:	89,161.03
Current Price:	300,000.00

14 August, 1950

To : Ministry of Transportation

Sirs :

We beg herewith to inform you, to our regret, that the Reparation ship of our factory was damaged by storm and went down at 2:30 p.m., July 27th, 1950, off-shore of the mooring quay of the Mihara Locomotive & Air Brake Works.

We, therefore, hereby submit the application for Exemption of the Reparation ship from the reparation list, as per the attached sheets.

We wish to ask you for your kind consideration on our application.

Respectfully yours,

Yasujiro Okano
Senior Liquidator,
Mitsubishi Heavy-Industries, Ltd.

Application for Exemption of Designated Reparation machinery and equipment from the reparation list

Date 14 August, 1950

To : Ministry of Transportation

From : Shimonoseki Shipyard & Engine Works,
Mitsubishi Heavy-Industries, Ltd.
(Code No. 45-15)
Address: No. 1130, Hikoshima, Shimonoseki-City,
Yamaguchi-Pref.

1. Name of plant (Code No.):

Shimonoseki Shipyard & Engine Works,
Mitsubishi Heavy-Industries, Ltd.
(Code No. 45-15)

2. Location of plant :

No. 1130, Hikoshima, Shimonoseki-City,
Yamaguchi-Pref.

3. Category:

Shipbuilding, Shiprepairing

4. List of reparation machinery and equipment to be exempted from reparation list:

Item : Sailing ship with semi-diesel engine

Name : Shinju Maru No. 3

Inventory No.: 11A4-12 (261)

5. Specifications of reparation machinery and equipment:

as per attached list

6. Necessity for exemption:

a) The said vessel, while being moored about fifteen(15) meters off the quay wall of the Mihara Locomotive & Air Brake Works, and unloading coal, struck violently against the underwater rocks as she was blown off toward the quay wall by the gust of wind, and the bottom of the time-worn wooden vessel was seriously damaged

and sank immediately taking in water considerably.

b) Having passed forty (40) years after her completion, the wooden vessel was considerably worn-out with not a little damages on various parts of her body, so it is practically impossible to salvage her and put her in commission again.

c) The cost of salvage and repair of the sunken ship is estimated as follows:

Cost of salvage	¥ 300,000.00
Cost of repair	¥ 600,000.00

The said vessel is considered not worth while repairing at the cost of such a gross expenses.

In view of the foregoing reason, we wish to ask for your kind consideration on exemption of the Reparation ship from the reparation list.

Yours truly,

Yasujiro Okano
Senior Liquidator,
Mitsubishi Heavy-Industries, Ltd.

Specifications of Reparation Machinery and equipment

1.	Inventory No.	:	11A4-12 (261)
2.	Name of ship	:	Shinju Maru No.3
3.	Kind of ship	:	Sailing ship with semi-diesel engine
4.	Structure of ship	:	Wooden
5.	Category	:	Cargo boat
6.	Gross tonnage	:	104.68
7.	Main engine	:	65HP. semi-diesel engine
8.	Dimensions of ship:		Length 22.49 m
			Width 7.71
			Depth 2.83
9.	Year of construction	:	1911
10.	Year of purchase	:	1945
11.	Purchase price	:	₩132,829.79
12.	Cost of construction	:	Unknown
13.	Book value	:	₩ 89,161.03
14.	Current price	:	₩300,000.00

MEMO FOR RECORD: 26 September 1950

1. Mr. Wingo of ESS/IND states that SCAP will not interfere with the Japanese plan of distributing work for the 6th New Ship Construction Program. He requests that we do not send this file to him.

2. Mr. Lord, Chugoku CAR, advised.

R. JAMES

47

HEADQUARTERS
CHUGOKU CIVIL AFFAIRS REGION
APO 182

CCAR 560 (D-St) 19 September 1950

3031

SUBJECT: The 6th New Ships Construction Program

TO : Chief
Civil Affairs Section
GHQ, SCAP
APO 500

1. References:

a. Letter, Chukeifuku No 207, 25 August 1950, on above subject, from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

b. Letter, Chukeifuku No 207-2, 10 September 1950, subject, "Letter of Demand submitted to the Chugoku Maritime Bureau by the Dock-yards of the Chugoku Region" from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

2. Increase in the total tonnage of new ships to be constructed in this region will materially assist the shipyards and allied industries in this region. The shipping capacity of the Japanese merchant fleet is below current requirements.

3. The reference letters are forwarded for consideration and desired action.

C. N. BAILEY
Colonel, Inf
Chief

2 Incls:
As indicated

3841

MEMO FOR RECORD: 26 September 1950

1. Mr. Wingo of ESS/IND states that SCAP will not interfere with the Japanese plan of distributing work for the 6th New Ship Construction Program. He requests that we do not send this file to him.

2. Mr. Lord, Chugoku CAR, advised.

C. JAMES

an 4 1
FILE-11

FILE

HEADQUARTERS
CHUGOKU CIVIL AFFAIRS REGION
APO 182

CCAR 560 (D-St) 19 September 1950

SUBJECT: The 6th New Ships Construction Program

TO : Chief
Civil Affairs Section
GHQ, SCAP
APO 500

1. References:

a. Letter, Chukeifuku No 207, 25 August 1950, on above subject, from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

b. Letter, Chukeifuku No 207-2, 10 September 1950, subject, "Letter of Demand submitted to the Chugoku Maritime Bureau by the Dock-yards of the Chugoku Region" from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

2. Increase in the total tonnage of new ships to be constructed in this region will materially assist the shipyards and allied industries in this region. The shipping capacity of the Japanese merchant fleet is below current requirements.

3. The reference letters are forwarded for consideration and desired action.

2 Incls:
As indicated

C. M. BAILEY
Colonel, Inf
Chief

HEADQUARTERS
CHUGOKU CIVIL AFFAIRS REGION
APO 182

CCAR 560 (D-St) 19 September 1950

SUBJECT: The 6th New Ships Construction Program

TO : Chief
Civil Affairs Section
GHQ, SCAP
APO 500

1. References:

a. Letter, Chukeifuku No 207, 25 August 1950, on above subject, from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

b. Letter, Chukeifuku No 207-2, 10 September 1950, subject, "Letter of Demand submitted to the Chugoku Maritime Bureau by the Dockyards of the Chugoku Region" from Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

2. Increase in the total tonnage of new ships to be constructed in this region will materially assist the shipyards and allied industries in this region. The shipping capacity of the Japanese merchant fleet is below current requirements.

3. The reference letters are forwarded for consideration and desired action.

2 Incls:
As indicated

C. M. BAILEY
Colonel, Inf
Chief

CHUGOKU LIAISON AND COORDINATION OFFICE
KURE, HONSHU

CHL No. 201 (TK) 29 August 1950

SUBJECT: The 6th New Ship Construction Program.

TO : Chief, Chugoku Civil Affairs Region
(Attn: Chief, Economic Section)

1. Enclosed submitted herein is a petition on subject above, forwarded by the Chairmen of Chugoku Regional Economic Recovery Committee.

2. It is requested the subject matter be taken up with your favorable consideration.

3. It is added that the same petition has already been submitted to:

President of Economic Stabilization Board
Minister of Transportation
Minister of Finance
Minister of International Trade and Industry
President of Bank of Japan.

for K. Itagaki.

OSAMU ITAGAKI
Director
Chugoku Liaison & Coordination Office.

Inclosure: as indicated above.

6 Sept 50 7443

EcoN 1426

CHUGOKU DISTRICT ECONOMIC RECONSTRUCTION COMMITTEE

25 August 1950

Chukeifuku No. 207

Subject : Petition relative to the Augmentation of the Quota of the No. 6 New Ship Construction Program.

To : Col. Colonel Clark N. Bailey, Commanding Officer, Chugoku Civil Affairs Region.

Through : Chugoku Liaison and Coordination Office.

In view of the imminent collapse of the shipbuilding industry which is one of the most important industries in the Chugoku Region, a deliberation was held at the meeting of the Chugoku District Economic Reconstruction Committee, based on the proposal submitted by the Chugoku Maritime Bureau, in connection with the problem of requesting an augmentation of the quota of the No. 6 New Ship Construction Program.

As the result of this deliberation, it was decided to submit a representation and to lay the facts of the situation confronted by the shipbuilding industry before you.

It is fervently hoped that your assistance will be extended to us in our effort to improve and resuscitate the situation of the shipbuilding industry upon your kind perusal of this petition and after careful scrutinization and discernment of the actually existing situation.

/ Hiroshi Omori

Hiroshi Omori

Chairman, Chugoku District Economic Reconstruction Committee.

KU

After the termination of the war, a large number of over 80,000,000 people were crowded into the four small strip of islands comprising our country and in spite of the fact that an enormous quantity of foodstuffs must necessarily be imported the production of raw materials is insignificant and meager.

Moreover, being still under allied forces occupation and due to the influence of the devaluation of the pound sterling and as the rationalization of the local industries cannot be executed as contemplated the export industries are in a slump. Consequently, in view of this present situation a very great expectation and hope is placed on the so called "invisible export" of freight income of ships plying the foreign routes.

The situation was such that between the years from 1930 up to 1934 before the war during the days when normal economic conditions prevailed, an excess of import averaging approximately ¥70,000,000 was easily covered by freight incomes which exceeded ¥100,000,000 year after year as shown in Table No. 1.

In those days, the merchant marine totalled 1,640 ships with an aggregated gross ton of 4,000,000 tons. Out of these ships, those capable of engaging in international trade totalled 2,100,000 tons.

But during the war destructive blows were received and on the termination of the war the number of ships existing totalled 1,270 ships aggregating 1,520,000 tons. Out of this, 75% were comprised of low efficiency ships constructed hurriedly during the war and old obsolete ships.

As matters stood, the situation was such that ships capable of plying the foreign routes totalled a mere 114 ships and their aggregated tonnage did not exceed 870,000 tons. Further, with the exception of the three ships, the Hikawa, Arimazan and the Koei Maru, there were no other qualified ships existing able to cross the Pacific Ocean.

Since then, as maybe seen in table No. 2, successive merchant marine construction programs were carried out as the result of the understanding and sympathetic measures of the Far Eastern Commission and GHQ and a total of 335,000 tons of merchant marine was constructed but the road to the attainment of the 4,000,000 gross ton deemed necessary to achieve self sufficiency of national economy seems long and far away.

In the 1949 fiscal year, a total of 42 ocean going ships of over 3,500 gross ton, aggregating 280,000 gross ton were decided to be constructed under the No. 5 Shipbuilding Program.

As may be seen in table No. 3, eleven new ships totalling 70,000 gross ton were constructed at four dockyards in the Chugoku District at a total construction cost of ¥5,200,000,000 while on the other hand six A-type wartime standard ships were converted into efficient and economical ships at a remodelling cost of approximately ¥250,000,000 respectively.

This Chugoku District harbours the inland sea of Seto and is historically the place of origin of water transportation and the shipbuilding industry of our country. As may be seen in table No. 4, there are 17 steel ship construction yards with a total capital of ¥1,700,000,000 and a force aggregating 28,583 workers.

Further, as may be seen in table No. 5, there are 18 directly connected industrial plants (total number of workers 4,621) and on considering the various indirectly connected industries, the shipbuilding industry is the leading major industry of this region.

During 1949, the total number of ships constructed in this country under the No. 5 Shipbuilding Program, including the approximately 100,000 ton constructed for foreign countries totalled 400,000 ton.

With this quantity of construction the rate of operation compared to their maximum capacity is low, consequently, it results in the big plants taking the construction projects away from the medium and small size plants. On the other hand, the operation of the medium and small shipyards that are obliged to depend on the blackmarket for their finances due to the stringency of the money market are extremely difficult and in our jurisdiction, five plants have finally closed up and stopped operations. The remaining big, medium and small plants were also forced inevitably to lay off a total of 4,729 of their employees.

Due to the severe blows sustained by the shipowners of Japan in the war, they are finding it extremely difficult in procuring funds for the construction of new ships. But since the initiation of the No. 5 New Ship Construction Program, loans amounting to ¥8,500,000,000 were obtained from the U.S. Aid Counterpart Fund and in December 1949, construction was started on the No. 5 shipbuilding program and at present we are greeting the launching of these new ships one after the another in rapid succession.

But under the No. 5 shipbuilding program, 50% of the construction cost must be supplied and covered by the ship owners themselves and as the problem concerning the shipping rates has as yet not been alleviated, there will be a decline in the ability of the ship owners to procure funds for the No. 6 shipbuilding program. It is likely that a loan of 70% of the construction cost will be granted from the U.S. Aid Counterpart Fund.

According to hearsay, ¥13,500,000,000 will be apportioned for new ship construction in fiscal 1950, so if ¥7,200,000,000 of the No. 5 shipbuilding program which was carried over to this 1950 year is deducted ¥6,300,000,000 is the amount estimated to be scheduled for the No. 6 shipbuilding program. With this amount of apportionment only one half of the construction undertaken in the previous year or approximately 150,000 ton is capable of being constructed this year.

If that be so, let us look into the problem concerning the procuring of contracts for the construction of ships for foreign countries. With the rising of the price of steel materials following the devaluation of the pound sterling and the discontimuation of government subsidies, and in spite of the intensified propulsion for rationalization carried out by the Shipbuilding Enterprise Rationalization Research Association, the situation is such that the acquisition of contracts is practically hopeless viewed from the point of the cost of contruction, but it can be said that the number of ships to be constructed under the No. 6 shipbuilding program will greatly effect and deeply influence the ship builders.

As is well known, the shipbuilding industry is a synthetic industry, which has, it is said, over 200 varieties of connected industries concerned having close relations with it, such as the steel, timber, and paints industries etc., which are the mamufacturers of raw materials together with the direct sub-contractors of the shipbuilders, such as the main engine , auxiliary engine, electrical machinery and fixtures and equipment mamufacturers to mention a few.

With regard to steel, the major material used in shipbuilding, 310,000 ton or approximately 15% out of the total of 2,100,000 ton produced in fiscal 1949 were allotted to the shipbuilding industry.

Further, the number of direct sub-contractors such as the main and auxiliary machine manufacturers and other related plants comprising the specialty manufacturers and subsidiary side line mamufacturers who operate over 50% of their installations for the production of ship materials total more than 900 and their combined capital add up to ¥5,000,000,000 and the majority of them are medium and small enterprisers. Looking at these enterprises from the point concering the flowing of money, it is said that from 60% to 70% of the cost of ship construction are paid to the steel mills and other related enterprises concerned.

That is to say, that approximately ¥15,000,000,000 out of the total sum of ¥21,700,000,000 earmarked for the No. 5 shipbuilding program will be used to enrich the steel industry and other related medium and small size industries.

As previously mentioned, there are 18 major plants in this Chugoku Region with a combined capital of ¥1,200,000,000 and 4,631 employees, so it is needless to mention that great importance is attached to the quantity of ships to be ccnstructed under the No. 6 shipbuilding program.

As the actual situation is as aforementioned, if the quantity of construction under the No. 6 shipbuilding program is pegged at about 150,000 ton, it is a selfevident truth that this Chugoku Region will be in a very extremely unfavourable position in receiving construction orders, in the light of the actual situation that the ship owners practically without exception desire diesel propelled ships, and there is only one shipyard in this region - The Mitsui Tamano Shipbuilding Yard - manufacturing diesel engines for ships.

As the result of the above situation, a surplus of over 1,000 person in the coming month of October and a surplus of over 5,000 person after the month of January next year (1951) is estimated at the 6 major shipbuilding yards in this Chugoku Region, as is indicated in table No. 6.

As regards the phase of management, which is indicated in table No. 7, the entire structure from the base will be jeopadized and its influence on the industry and economy of this region which is on the road to recovery will be placed in a really grave condition.

On the other hand, the development of the medium and small enterprises along positive lines can be realized only by giving them work, but as matters stand at present, the works which were usually performed by the medium and small shipbuilding plants are naturally flowing into the big enterpriser's plants due to the shortage of construction project at the big plants.

But there will be no room for doubt that it will be a policy that will kill 3 birds with one stone, if the quota of the new ship construction program is enlarged, as it will bring about the development of the medium and small shipbuilders and over 200 other related industries concerned, not to mention the prosperity of the big shipbuilding plants and enterprises.

The desire of the ship owners to construct more ships under the No. 6 shipbuilding program was never greater and there were even applications submitted requesting for the construction of 450,000 ton. It is fervently hoped that the construction this year will be set at about 300,000 ton, same as the previous year, for the No. 6 New Ship Construction Program and that the necessary U.S. Aid Counterpart Fund loans will be secured.

Further, the "letters of demands" submitted by the respective dockyards in this Chugoku Region to the Director of the Chugoku Maritime Bureau is herewith respectfully enclosed for your information.

Table No. 1 Comparison between the Income & Expenditure of Trade with the Maritime Shipping Freightage

YEAR	INCOME AND EXPENDITURE OF EXPORT AND IMPORT TRADE			FREIGHTAGE INCOME
	EXPORT	IMPORT	BALANCE (Excess of import)	
1930	¥1,469,852,000	¥1,546,071,000	¥76,219,000	¥125,335,000
1931	1,146,781,000	1,235,673,000	88,692,000	100,647,000
1932	1,409,992,000	1,431,461,000	21,469,000	99,701,000
1933	1,861,046,000	1,917,220,000	56,174,000	126,062,000
1934	2,171,925,000	2,282,602,000	110,606,000	144,612,000
Average	1,611,959,000	1,682,605,000	70,646,000	119,224,000

Table No. 2 Construction of Merchant Marine since the Termination of the Last War

CLASSIFICATION	EXISTING SHIPS	No. 1 CONSTRUCTION	No. 2 CONSTRUCTION	No. 3 CONSTRUCTION	No. 4 CONSTRUCTION	TOTAL SUM
Number of Ships	67	29	28	24	12	160
Total Tonnage	147,327	37,725	55,895	53,687	41,060	335,694

Table No. 3 List of New Ships to be Constructed under the No. 5 Shipbuilding Program - Chugoku District.

(a)

NAME OF DOCKYARD	OWNER OF SHIP	TYPE OF SHIP	GROSS TON	FREIGHT TON	MAIN ENGINE	COST OF SHIP (¥1,000)	SCHEDULED PERIOD OF CONSTRUCTION		
							COMMENCEMENT	LAUNCHING	COMPLETION
Mitsui Tamano	Meiji Kaiun	Cargo Ship	5,600	8,600	Turbine	¥383,000	Feb. 1950	July 1950	Sept. 1950
ditto	Mitsui Senpaku	ditto	7,000	9,000	Diesel	563,000	March "	Aug. "	Dec. "
"	ditto	"	7,000	9,000	ditto	563,000	March "	Nov. "	Feb. 1951
"	Matsuoka Kisen	"	5,600	8,600	Turbine	398,000	March "	Sept. "	Dec. 1950
Nishi Nippon Hiroshima	Nakamura Kisen	"	6,650	9,350	Diesel	535,000	March "	Nov. "	Feb. 1951
ditto	Koman Kisen	"	4,700	7,200	Turbine	358,000	March "	Aug. "	Nov. 1950
"	Hamane Kisen	"	4,700	7,200	ditto	358,000	March "	July "	Sept. "
Hitachi Innoshima	Nippon Yusosen	Tanker	12,000	18,500	"	885,000	March "	Nov. "	Feb. 1951
ditto	Iino Kaiun	Cargo	6,250	7,150	"	436,000	Feb. "	July "	Oct. 1950
"	Yamashita Kisen	"	6,000	9,400	"	420,000	March "	Sept. "	Dec. "
Hitachi Mukoshima	Ozu Kaiun	"	4,100	5,900	"	295,000	Feb. "	July "	Oct. "
Chugoku Total	11 Ships		69,700	101,650		¥5,194,000			
National Total	43 Ships		277,340	406,800					

Table No. 3 (b) List of A Type Wartime Standard Ships Under-going Remodelling in the Chugoku District

Name of Dockyard	Owner of Ship	Name of Ship	Type of Ship	Gross Ton	Freight Ton	Remodelling Cost (1,000)	Period of Project
Mitsui Tamano	Baba Kisen	Wayo Maru	Cargo Ship	6,900	11,350	¥238,000	Jan.'50 - June '50
Hitachi Innoshima	Osaka Shosen	Daisui Maru	"	6,860	11,250	225,000	March'50 - Aug.'50
Hitachi Mukojima	Taiyo Kaiun	Daikyu Maru	"	6,860	11,050	175,000	Jan.'50 - June'50
Sanyo Taguma	Naigai Kisen	Tatsubi Maru	"	7,000	11,150	220,000	Jan.'50 - June'50
ditto	Ehime Kisen	Tamon Maru No.16	"	6,886	11,350		March'50 - Aug.'50
Kasado Senkyo	Miyaji Kisen	Teruyama Maru	"	7,434	11,350	150,000	Jan.'50 - June'50
Total		6 ships		41,940	67,500		

Table No. 4 The Capital of the Dockyards in the Chugoku District and the Number of their Employees

NAME OF DOCKYARDS	AUTHORIZED CAPITAL (Unit ¥1,000)	NUMBER OF EMPLOYEES AS OF APRIL 1949	NUMBER OF EMPLOYEES AS OF MARCH 1950	REDUCTION OF PERSONNEL
Hiroshima Zosensho, Nishi Nippon Jyukogyo.	¥100,000	4,736	3,579	1,151
Hiroshima Plant, Misuno Zosensho.		764	326	438
Kure Plant, Misuno Zosensho.	8,200	524	0	524
Ujina Zosensho.	6,000	295	268	27
Innoshima Plant, Hitachi Zosensho.		5,126	4,724	406
Mukojima Plant, Hitachi Zosensho.	395,000	2,602	2,597	5
Onomichi Zosen Kabushiki Kaisha.	4,000	618	601	17
Sankyo Zosen Kabushiki Kaisha.	1,200	45	0	45
Saisaki Senkyo Kabushiki Kaisha.	1,500	304	0	304
Setoda Zosen Kabushiki Kaisha.	2,000	197	141	56
Matsuura Tetko Zosensho.	200	53	53	0
Sanyo Zosen Kabushiki Kaisha.	8,000	1,323	720	603
Nissan Zosensho.	2,000	216	0	216
Itozaki Zosen Tetkosho.	800	321	0	321
Tamano Seisakusho, Mitsuizosen.	140,000	6,220	6,042	178
Kasado Senkyo Kabushiki Kaisha.	6,300	1,087	720	367
Kure Senkyo, Harima Zosen.	250,000	4,152	4,083	61
TOTAL	¥1,725,200	28,583	23,854	4,729

Table No. 5 Table showing the List of the Directly Connected Industrial Plants in the Chugoku District

NAME OF PLANT	LOCATION	CAPITAL Unit ¥1,000	NUMBER OF MAJOR MACHINERY INSTALLED	NUMBER OF EMPLOYEES	CHIEF ITEMS PRODUCED	AMOUNT OF PRODUCTION PER ANNUM OF THE SHIPS EQUIPMENTS DEPARTMENT (Unit ¥1,000)
Yutani Jyukogyo Gion Plant	Gion-machi Hiroshima-ken.	¥6,000	183	339	Cargo Loading & Unloading Machinery, Capstan Machinery, Mooring Chocks.	¥44,800
Shinko Kinzoku Kogyosho	Hiroshima-shi.	750	35	70	Various pumps and pipes.	27,600
Kawaminami Jyukogyo Hiro Seisaku Sho.	Kure-shi.	200,000	148	376	General auxiliary machine.	50,100
Nikko Hiroshima Seisaku Sho.	Funagoshi-machi, Hiroshima-ken.	120,000	687	1,340	Big casted & welded goods for ships.	59,900
Hiroshima Seiki, Nishi Nippon Juko.	Gion-machi, Hiroshima-ken.	900,000	1,281	669	Diesel parts for ships.	2,580
Taiyo Zoki Kabushiki Kaisha.	Fukuyama-shi.	2,000	61	26	General auxiliary machinery	5,900
Miyahara Seisaku Sho.	Tamano-shi.	1,000	38	83	Various pumps	18,420
Amatetsu Kure Kosaku Sho.	Kure-shi.	29,025	124	830	Big casted & welded goods.	102,430
Kishitake Tekko Sho.	Tamano-shi.	300	6	42	General auxiliary machines.	5,850
Yamato Seiko Kabushiki Kaisha.	Kure-shi.		52	38	Rivets	8,520
Yamato Sangyo Kabushiki Kaisha.	Kabe-machi, Hiroshima-ken.		95	475	Radiators	3,920
Onomichi Plant, Osaka Seiki.	Onomichi-shi.		41	66	Rivets, bolts & nuts.	28,800
Sanpei Kosaku Sho.	Mukoshima, Hiroshima-ken.		18	34	Equipments & metal fittings	4,320
Innoshima Tanzo (limited liability)	Takuma, Hiroshima-ken.		17	11	Rivets.	5,520
Yoshikawa Tekkosho	Tamano-shi.		10	9	Equipments & metal fittings	840
Onomichi Seibyo(anchor mfg.) K.K.	Onomichi-shi.		45	80	Anchors	20,800
Kansai Kogyo K.K.	Tomo-machi, Hiroshima-ken		32	59	Equipments & metal fittings	5,760
Onomichi Branch, Kobe Senpaku Giso.	Onomichi-shi.		2	84	Complete accessories of ship equipments.	20,000
Total		¥1,259,075	2,875	4,631		¥416,060

Table No. 6 A Survey of the Estimated Surplus Employees which will be Influenced by the Number of Orders Received under the No. 6 Shipbuilding Program in the Chugoku District.

SUPPOSITIONAL ORDERS	JULY 1950	AUGUST '50	SEPT. '50	OCT. '50	NOV. '50	DEC. '50	JAN. 1951	FEB. '51	MAR. 51	APR. '51	MAY '51
In case no orders are received under the No. 6 Shipbuilding Program.	181	132	496	1,603 (9.3)	1,745 (10.0)	4,125 (24.0)	5,022 (29.3)	5,817 (34.0)	7,172 (41.8)	7,088 (41.3)	7,410 (43.3)
In case 5 ships are ordered	62	17	93	828 (4.8)	1,269 (7.4)	2,748 (16.0)	2,910 (17.0)	3,471 (20.2)	3,803 (22.2)	4,235 (24.9)	4,660 (27.2)
In case 8 ships are ordered	0	0	135	221 (1.3)	166 (1.0)	1,123 (6.5)	1,353 (7.9)	1,725 (10.0)	1,212 (7.0)	2,238 (13.0)	3,184 (18.6)
In case 10 ships are ordered	0	0	132	147 (0.8)	146 (0.8)	917 (5.8)	1,035 (5.7)	1,204 (7.0)	344 (2.0)	902 (5.2)	1,656 (9.7)

REMARKS: The above table shows the compilation of the result of investigation conducted on the 6 plants of the Mitsui, Tamano; Hitachi, Innoshima; Kasado Senkyo; Sanyo Hikuma in connection with the receiving of orders under the No. 6 Shipbuilding Program. The number enclosed in parenthesis denotes the percentage against the total number of workers which is 17,104 persons.

As far as the investigation revealed, the number of ships to be newly constructed (ordered for construction) is Mitsui 3, Innoshima 3, Nishi Nippon 2, Mukoshima 1, Kasado 1 and Sanyo 0.

Table No. 7 The Income & Expenditure Prospectus Per Annum pursuant to Changes in the Number of Orders Received under the No. 6 Shipbuilding Program in the Chugoku District.

(Unit: ¥1,000)

SUPPOSITIONAL ORDERS	ITEMIZATION OF THE AMOUNT OF INCOME							ITEMIZATION OF THE AMOUNT OF EXPENDITURE				
	RELATIVE TO SHIPS				MISCELLA-NEOUS PROJECT	MACHINE MFG.	TOTAL SUM	MATERIAL EXPENSES	LABOUR EXPENSES	OPERATION EXPENSES	TOTAL SUM	BALANCE
	NEW CONSTRUCTION	REMODELLING	REPAIRS	TOTAL								
In case no orders are received under the No. 6 Shipbuilding Program.	(+) 4,167,638	1,130,330	596,450	5,894,418	771,923	135,310	6,801,651	3,406,506	3,391,174	1,019,107	7,816,787	1,015,136
In case 5 ships are Ordered	5,882,486	1,004,330	596,450	7,483,266	771,923	135,310	8,390,499	4,254,442	3,560,910	1,120,456	8,935,808	545,309
In case 8 ships are Ordered	7,144,934	1,004,330	596,450	8,745,714	1,459,746	135,310	10,340,774	4,932,324	3,674,740	1,208,298	9,815,362	525,412
In case 10 ships are Ordered	7,520,672	1,004,330	596,450	9,121,452	1,459,746	135,310	10,716,508	5,178,566	3,696,740	1,241,102	10,116,408	600,100

REMARKS: The objects of this table are the same Dockyards mentioned in Table No. 6.

The mark (+) denotes that thefigures of the No. 5 Shipbuilding Program were included in the calculation.

— / —

中経復第二七号
昭和二十五年八月八日

中國地区経済復興委員会委員長 大森 誠

中國民事部長 殿

第六次新造船建造枠拡大に関する陳情について

当地区に於ける最も重要な産業の一つである造船業が将に崩壊に瀕している現状に鑑み、当委員会に於きましては、中國海運局の提案に基き、第六次新造船建造枠の拡大方に関し審議の結果、左記の通り陳情する様決議致しましたので、事情御明察の上、速やかに御善処あります様御願いする次第であります。

記

一、終戦後、我が國は狭少な四つの島に八千万人余の多数が押込められているにも不拘、糸、材料の産出も貧弱

一メにて、更に連合軍の占領下にあり、且つポンド切下げの影響もあり、又地方産業合理化も意にまかせぬ等の為に、輸出産業も不振である現状よりして、戦前より「見えざる輸出」と云はれて居ました外航船の運賃収入に期待するところ誠に大ふるものがあるのであります。

即ち、戦前に於ける正常な経済状態にあった昭和五一九年にあっては第一表に示すが如く、毎々一億円を超ゆる運賃收入に依り、優に入超額平均七千万円を賄って余りある状態であり、当時は商船隊一、六四〇隻、四〇万総屯にて其の中外國貿易に従事し得る商船は二一〇万屯を保有していたのであります。

然るに終戦時には壊滅的打撃を受け、保有船腹一、三七〇隻、一五二万屯、其の中七五%は戦時急造の性能劣悪船か老朽船であり、外航就航の能船は僅に一四隻八七万屯に過ぎない状況であり、大平洋を横断出来る適格船そしては氷川、有馬山、高栄の三隻程度に止まったのであります。

其の後、極東委員会及びG.H.Qの理解ある御措置により第二表に示す

一四〇万屯であったが、之丈の工事量では全能力に対して稼動率低く、従
〃　　〃
つて之等大企業工場は中小企業の工事を奪ふ結果となり、他面金融市
場の窮迫から商金融に據らざるを得ない中小造船所の経営は極度に
困難を加へ、当管内に於ては其の五工場は遂に閉鎖し、残余の大、中、小工
場も合計四五七九人を整理するの止むきに至ったのであります。
戦争に依り日本の船主は手痛い打撃を蒙った為、新造船建造資
金の調達は容易ではなく第五次新造船計画以降見返資金から八五億糸
の融資を得て、漸く五次船は昨年十二月以降起工し、目下続々進水の日を迎
へているのであります。
第五次船は船価の五割を自己資金で賄はねばならず、運航採算、依然
として改善せられなかった関係上、第六次船に対する船主の資金調達
能力低下し、七割の見返資金融資を受ける模様であり、傳へられるところに
依れば本年交造船用枠として一三五億糸を配分せられ、内五次船の本
年交への繰越分七二億糸を差引けば六次新造船用として六三億糸が

加え、累次にわたり、合計三三万五千屯の商船隊の建造が行はれます
が、我が國経済の自立に必要な船腹量四〇〇万総屯に達するには誠に日
暮れて道遠しの感が深いものであります。
昭和二十四年度造船計画である、所謂第五次船に於ては三、五〇〇総屯
以上の航洋船四二隻ニ八万総屯を建造する事にあり、当中國地区
に於ても第三表に示す如く四ヶ所の造船所で一一隻、七万総屯、五二
億余の新造船をおし、別途A型戦標船六隻を工費夫々約二億
五千万余で能率的経済船に改造したかであります。
当地区は瀬戸内海を擁し、歴史的にも我が國水軍並に造船業の発
祥の地であり、第四表の通り一七の鋼造船所があり、資本金合計
十七億余、従業員二八、五八三名を有し、又第五表の通り一八の直接関
連産業(従業員四、六三一)を有する外、間接的な各種関連産業
の重要産業でありますが、昨年
一を考へる時は造船業は当地方屈指の
一三に於て、全國造船量は五次船の外に輸出船約一〇万屯を加へ合計

予定せられるのであります。
之に依り僅に前年度の約半数の一五万屯の建造が可能とふるに過ぎふいのであります。
然らば輸出船獲得はいかと申しますと、ポンド切下げ並に補給金廃止に伴ふ鋼材価格の昂騰等の関係上、造船企業合理化研究会が設置せられたにも拘、毎年度はそとして運せられて遅力に合理化が推進せられる実情にあり、第六次船腹の面から殆んど絶望視せられる影響は極めて深刻ふものであります。
のみが造船業者に及ぼす影響は極めて深刻ふものであります。
周知の通り、造船業は総合工業であり、之と密接ふ関係を有する関連産業は製鉄業を始めとして、木材、塗料等の原料の製造業並に造船業の直接下請とふる主機製造業、補機製造業、電気機器製造業、艤装品製造業等二〇有種類に及ぶと云はれるのであります
一ふ
一部門に対する配当量は三一万屯で約一五%を占め、又下請工業たる主補

機其の他の関連工場中、素材メーカー及び、船舶部門五〇%以上の兼業メーカーの数は合計して九〇余、資本金五〇億に上り、然も其の多くが中小企業に属するものであり、之を金の流れについて見れば船舶建造価格中六〇ー七〇%が製鉄所及び関連工場への支払ひに充てられているのであります。即ち第五次新造船計画の総資金二一七億の中、約一五〇億余は製鉄業を始め大小の関連産業を潤すものであり、当地区に於ても多くの訂通り重要工場一八、資本金一二億余、従業員四、六三一人を擁し、六次船の建造量の多寡に重大な関係を有していることは申す迄もありません。

以上の称ふ実情でありますので、果して第六次船の建造量が一五〇万重交に決定したならば、船主は殆んどディーゼル船を希望する状況に鑑み、ディーゼル機関を製造している当地区に於ては、受注に極めて不利な状態であることは自明の理で、其の結果は第六表に示す如く、来る十月より当地区内主要六造船所のみにて一千人以上、来年一月以降には五千人以上の過剰人員が見込まれ、経営面

御参考迄に添付致します。

本件提出先
経済安定本部総務長官
運輸大臣
大蔵大臣
通商産業大臣
日本銀行総裁

に於ては第七表に示す通り、其の基盤が覆さるる事とふり、復興途上にある当地方産業経済に与へる影響は誠に憂慮すべき状態とふるであります。

他面中小企業の積極的振興は仕事を与へる事であり、現在、中小造船工場の仕事は大企業工場に於ける建造工事不足の為、自然大企業工場に集中している現状であるが、新造船の枠が拡大さるるふらば、大企業工場の存立は勿論より中小造船業及び二百余種の関連産業の振興をも招来し、将に一挙三石の第とふる事は疑う余地のないところであります。

第六次船に対する船主の建造意欲も旺盛で四五万屯建造要望の申出がありたる次第もあり、第六次新造船計画は前年同様三。万屯程度に決定せる末、之が裏付けとふる見返資金の要額を確保せうる様希望して止まないしのであります。

尚当地区各造船所より中国海運局長宛提出さ〻れている要望書を

隻数	67	29	24	24	12	160
総屯数	142,327	37,725	55,975	13,657	41,060	335,654

(第三表)　(イ) 中国地区第五次新造船一覧表

造船所名	船主名	船種	総屯数	載荷屯数	主機	船価(千円)	工期予定		
							起工	進水	竣工
三井玉野	国治海運	貨物船	5,200	8,600	タービン	343,000	25-2	25-7	25-9
〃	三井船舶	〃	2,000	3,500	ディーゼル	163,000	25-3	25-8	25-12
〃	〃	〃	2,000	3,000	〃	163,000	25-3	25-11	26-2
〃	松岡汽船	〃	5,200	8,600	タービン	343,000	25-3	25-7	25-12
西日本広島	中村 〃	〃	6,650	2,350	ディーゼル	265,000	25-3	25-11	26-2
〃	甲南 〃	〃	4,700	7,200	タービン	343,000	25-3	25-8	25-11
〃	安浪 〃	〃	4,700	7,200	〃	343,000	25-3	25-7	25-9
日立因島	日本油槽船	油槽船	10,000	16,500	〃	686,000	25-3	25-11	26-2
〃	飯野海運	貨物船	6,250	9,150	〃	426,000	25-2	25-7	25-10
〃	山下汽船	〃	6,000	9,400	〃	420,000	25-3	25-9	25-12
日立向島	太洋海運	〃	4,100	5,900	〃	245,000	25-2	25-7	25-10
中国合計	11隻		69,100	101,650		5194,000			
全国総計	43隻		277,340	406,800					

(ロ) 中国地区A型船改造一覧表

造船所名	船主名	船名	船種	総屯数	載荷屯数	工賃(千円)	工期
三井玉野	馬場汽船	和陽丸	貨物船	6,200	11,350	230,000	25-1～25-6
日立因島	大阪商船	大瑞丸	〃	6,960	11,250	225,000	25-3～25-8
日立向島	太洋海運	大久丸	〃	6,960	11,050	175,000	25-1～25-6
山陽田熊	内外汽船	辰日丸	〃	2,000	11,350	220,000	25-1～25-6
〃	八馬 〃	第十六多聞丸	〃	6,586	11,350		25-3～25-8
笠戸船渠	宮地 〃	照山丸	〃	7,434	11,350	150,000	25-1～25-6
合計		6隻		41,140	67,500		

(第一表)　貿易収支と海運々賃との比較　(単位千円)

年次	輸出入貿易収支			運賃収入
	輸出	輸入	差引(入超額)	
1930	1,412,842	1,446,071	26,219	126,235
1931	1,144,381	1,238,673	88,692	100,647
1932	1,402,372	1,431,461	21,469	99,701
1933	1,421,046	1,317,220	△6,174	126,062
1934	2,171,125	2,282,602	110,606	144,612
平均	1,511,353	1,542,605	70,646	119,244

(第二表)　終戦後の商船隊建造量

次別	繰行船	第一次	第二次	第三次	第四次	総計
隻数	67	29	24	24	16	160
総屯数	142,347	87,725	58,425	43,687	21,060	335,654

(第三表)　(イ)中国地区第五次新造船一覧表

造船所名	船主名	船種	総屯数	載荷屯数	主機	船価(千円)	工期予定		
							起工	進水	竣工
三井玉野	開治海運	貨物船	5,600	8,600	タービン	343,000	25-2	25-7	25-9
〃	三井船舶	〃	2,000	3,000	ディーゼル	163,000	25-3	25-8	25-12
〃	〃	〃	2,000	3,000	〃	163,000	25-3	25-11	26-2
〃	松岡汽船	〃	5,100	8,600	タービン	378,000	25-3	25-7	25-12
西日本広島	中村 〃	〃	6,350	9,350	ディーゼル	363,000	25-3	25-11	26-2
〃	甲南 〃	〃	4,700	7,200	タービン	343,000	25-3	25-8	25-11
〃	浜狼 〃	〃	4,700	7,200	〃	343,000	25-3	25-7	25-9

（第四表）　中国地区造船所（鋼船）資本金及び従業員数

区分 / 造船所名	公称資本金(千円)	従業員数 24.4現	従業員数 25.3現	減少人員
西日本重工業広島造船所	100,000	2,736	2,578	1,151
水野造船所広島工場		264	326	434
〃　呉工場	4,200	52人	0	52人
宇品造船所	6,000	415	268	27
日立造船所因島工場		5,126	4,724人	402
〃　向島工場	375,000	2,602	2,511	5
尾道造船株式会社	4,000	614	601	17
三共造船株式会社	1,200	45	0	45
幸崎船渠株式会社	1,500	304	0	304
瀬戸田造船株式会社	2,000	177	141	56
松浦鉄工造船所	200	63	63	0
山陽造船株式会社	9,000	1,343	220	603
日産造船所	2,000	216	0	216
糸崎造船鉄工所	800	321	0	321
三井造船工作製作所	140,000	6,220	6,043	179
笠戸船渠株式会社	6,400	1,017	720	247
播磨造船呉船渠	250,000	4,153	4,093	61
計	1,125,200	29,583	23,654	4721

(第五表)　中国地区直接関連産業工場一覧表

工場名	所在地	資本金(千円)	主要機械台数	従業員数	主要生産品目	船用部門年間生産額(千円)
伯谷重工祇園工場	広島県祇園町	6,000	143	331	揚貨機、揚錨機、繋船機	444,900
新興金属工業所	広島市	150	35	70	諸鋳物	32,600
川南重工広島工所	呉市	400,000	145	326	補機一般	50,100
日鋼広島製作所	広島県船越町	120,000	687	1,340	船用大型鋳鍛工品	61,100
西日本重工広島機械	広島県祇園町	300,000	1,201	661	船用ディーゼル部品	21,340
大陽造機(株)	福山市	2,000	61	26	補機一般	5,100
宮原製作所	三原市	1,000	39	53	諸ポンプ類	13,420
旭鉄呉工作所	呉市	12,025	124	230	船用大型鋳鍛工品	102,430
岸武鉄工所	三原市	300	6	23	補機一般	3,740
大和精工(株)	呉市		52	38	リベット	3,120
大和産業(株)	広島県下部町		85	425	ラダーフレーム	31,200
大阪精機尾道工場	尾道市		41	66	リベット、ボールト、ナット	38,400
三平工作所	広島県向島		18	34	艤装金物	2,340
因島鍛造(有)	広島県田熊		17	11	リベット	1,560
芳上鉄工所	三原市		10	9	艤装金物	540
尾道製鋲(株)	尾道市		41	20	鋲	20,800
関西工業(株)	広島県新町		32	59	艤装金物	5,760
神戸船舶装備尾道支者	尾道市		2	14	船舶装備品一式	20,000

新興金属工業所	広島市	250	35	70	舶用雑品	¥2,600
川南重工広製作所	呉市	¥200,000	145	326	補機一般	50,100
日鋼広島製作所	広島県 船越町	120,000	687	1,240	舶用大型鋳鍛工品	51,300
西日本重工 広島精機	広島県 観音町	500,000	1,251	669	舶用ディーゼル部品	¥1,450
大陽造機(株)	福山市	¥2,000	61	¥1	補機一般	5,700
宮原製作所	三野市	1,000	39	53	舶ポンプ類	13,420
尼鉄呉工作所	呉市	¥2,025	124	450	舶用大型鋳鍛工品	102,430
岸武鉄工所	三野市	300	6	12	補機一般	1,450
大和精工(株)	呉市		52	39	リベット	1,150
大和産業(株)	広島県 下蒲刈町		95	425	ラジエーター	3,120
大阪補機尾道工場	尾道市		41	66	リベット ボールト ナット	¥5,400
三平工作所	広島県 向島		18	34	艤装金物	4,320
因原鍛造(有)	広島県 田熊		17	11	リベット	1,520
芳上鉄工所	三野市		10	9	艤装金物	540
尾道製鋼(株)	尾道市		41	20	鋳鋼	¥2,400
関西工業(株)	広島県 鞆町		32	59	艤装金物	5,760
神戸船舶装備 尾道支店	尾道市		2	¥4	船舶装備品一式	¥2,000
計		¥1,520,725	¥875	4631		416,460

（第六表）　中国地区第六次船受註量の変化に伴う余剰見込人員調査

区分＼月別	25年7月	8	9	10	11	12	26年1月
第六次新造船皆無の場合	781	1,132	971	1,403 (2.3)	1,745 (10.0)	4,125 (24.0)	5,022 (21.3)
〃 5隻 〃	63	17	93	408 (0.7)	1,267 (7.4)	2,748 (11.0)	3,710 (12.2)
〃 8隻 〃	0	0	135	221 (1.3)	116 (1.0)	1,143 (4.5)	1,353 (2.1)
〃 10隻 〃	0	0	132	147 (0.8)	101 (0.7)	917 (5.8)	1,035 (5.7)

備考　本表は六次船受註に関聯ある三井玉野、日立因島、西日本笠戸、日立向島、笠戸船渠、山陽田熊、小
（ ）内は工員数の総計12,100名に対する百分率を示す。
調査範囲は船数にて三井－3、因島－3、西日本－2、向島－1、笠戸－1、山陽－0とし

（第七表）　中国地区第六次船受註量の変化に伴う年間収支見積

	収入額内訳							支
	船価関係				雑工事	造機関係	合計	材料費	労
	新造	改造	修理	小計					
第六次新造船皆無の場合	* 4,167,638	118,330	525,450	4,811,418	271,823	135,310	5,801,651	3,406,506	3,37
〃 5隻 〃	5,884,486	1,004,330	516,450	7,405,266	271,823	135,310	8,312,499	4,884,442	4,56
〃 8隻 〃	7,144,834	1,004,330	486,450	8,635,614	1,452,746	135,310	10,340,774	5,933,211	5,62
〃 10隻 〃	7,540,672	1,004,330	486,450	9,031,452	1,452,746	135,310	10,716,508	6,178,466	5,87

備考　本表は第六表と同一造船数を対象とした。
*印は五次船分が計上されている。　△印は赤字を示す

受註量の変化に伴う余剰見込人員調査表

9	10	11	12	26年1月	2	3	4	5
	1,403	1,745	4,135	5,012	5,817	7,172	7,058	7,410
424	(23)	(10)	(24.0)	(27.3)	(34.0)	(41.8)	(41.3)	(43.3)
	408	1,267	2,248	3,210	3,471	3,803	4,235	4,610
93	(4.1)	(7.4)	(10.0)	(12.0)	(20.2)	(22.2)	(24.7)	(27.1)
	221	116	1,143	1,353	1,725	1,212	2,235	3,174
135	(2.3)	(1.0)	(5.5)	(7.1)	(10.0)	(7.0)	(13.0)	(18.4)
	147	101	917	1,035	1,204	344	209	1,656
132	(1.5)	(0.9)	(5.8)	(5.7)	(7.0)	(2.0)	(1.2)	(9.7)

三池島、西日本六島、日立向島 室戸船渠、山陽田熊の6工場につき調査した結果を集計
7,170名人に対する百分率を示す。
3、西日本一、向島一、室戸一、山陽一0となっている。

受註量の変化に伴う年間収支目論見書 (昭25.6 - 26.5 単位千円)

内訳				支出額内訳				差引金額
計	雑工事	造機関係	合計	材料費	労務費	経費	合計	
418	771,823	135,310	5,801,651	3,405,506	2,371,174	1,019,107	7,416,787	△1,015,136
266	771,823	135,310	5,295,459	3,225,482	2,560,310	1,120,456	6,906,250	△545,309
214	1,452,746	135,310	10,340,774	4,933,222	3,674,240	1,208,218	9,815,362	525,412
152	1,451,746	135,310	10,216,509	5,178,166	3,676,140	1,341,103	10,115,409	100,100

(下)
赤字、△印は赤字を示す

要請書

吾が國經濟を早急に自立せしめるためには高度の貿易による外なく又將來の日本產業構造の在り方として重化學工業を中心とすべきこと御高承の通りであります。然るに新聞その他の情報は第六次船腹造量が昨年度に比し大巾に縮小せられ約三万總屯乃至十二万總屯に制約される形勢にあることを傳えて居ります之は貿易の振興にとつて決定的な推進力である日本商船隊の復活を遲延せしめるばかりでなく吾が國造船企業の大部分を壞滅せしめ國連產業を含めて夥しい失業者を巷に放出する結果となり誠に由々しい問題であります。弊所におきましても別紙參考資料に見られる如く第六次船の受註如何は將に死活の問題であり弊所四千の從業員並びにその家族は勿論更に原爆の荒廢より涙ぐましき努力により起ち上りつつある多くの廣島市民の生活を直接に脅威するものであります。弊所及びその從業員は日本が獨立國家として一日も早く復興せんことを念願するが故に吾が國產業の基盤たる重工業と海運界の崩壊を憂え第六次船腹造枠擴大を強調して止みません就ては貴局におかれてもこの衷情御諒察の上早急に中央關係當局に對し右御要請下さいますよう偏に懇請致す次第であります

昭和二十五年七月一日

あることを得えて居ります之は貿易の振興にとつて決定的な推進力である日本商船隊の復活を遅延せしめるばかりでなく吾が國造船企業の大部分を壊滅せしめ國連産業を含めて夥しい失業者を巷に放出する結果となり誠に由々しい問題であります。弊所におきましても別紙參考資料に見られる如く第六次船の受註如何は將に死活の問題であり弊所四千の從業員並びにその家族は勿論更に原爆の荒廢より浪ぐましき努力により起ち上りつつある多くの廣島市民の生活を直接に脅威するものであります。弊所及びその從業員は日本が獨立國家として一日も早く復興せんことを念願するが故に吾が國産業の基盤たる重工業と海運界の崩壊を憂え第六次船建造枠擴大を發動してみませんでは貿局におかれてもこの衷情御諒察の上早急に中央關係當局に對し右御要請下さいますよう偏に懇請致す次第であります

昭和二十五年七月一日

中國海運局長殿

西日本重工業株式會社廣島造船所

所長　平岡五巻

第一表　　第六次船新造見込の予定工数及余剰人員

		昭和25年									
		6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
六次船無き場合	新造船工数(単位1,000H)	183	260	291	298	259	234	137	107	66	
	船舶修理工数 〃	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	其の他の雑工数 〃	102	102	102	102	102	102	102	102	102	10
	間接工数 〃	113	113	113	113	113	113	105	102	100	9
	合計工数 〃	401	478	509	516	477	452	347	314	271	15
	現在能力との差 〃	-21	-98	-129	-136	-97	-72	33	66	109	1
	余剰人員							181	360	600	100
六次船一隻の場合	新造船工数(単位1,000H)	183	260	291	298	264	258	197	207	201	16
	船舶修理工数 〃	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	其の他の雑工数 〃	102	102	102	102	102	102	102	102	102	10
	間接工数 〃	113	113	113	113	113	113	113	113	113	11
	合計工数 〃	401	478	509	516	482	476	415	425	419	37
	現在能力との差 〃	-21	-98	-129	-136	-102	-96	-35	-45	-39	
	余剰人員										
六次船二隻の場合	新造船工数(単位1,000H)	183	260	291	298	264	258	197	212	221	2
	船舶修理工数 〃	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	其の他の雑工数 〃	102	102	102	102	102	102	102	102	102	6
	間接工数 〃	113	113	113	113	113	113	113	113	113	1
	合計工数 〃	401	478	509	516	482	476	415	430	439	1
	現在能力との差 〃	-21	-98	-129	-136	-102	-96	-35	-50	-59	-
	余剰人員										

現在能力　380000H

従業員数　職員 625名　工員 2982名　計 3607名

人の予定工数及余剰人員

（昭和25年6月～昭和26年9月）

25年				昭和26年								
9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9
298	259	234	137	107	66							
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
113	113	113	105	102	100	92	92	92	92	92	92	92
516	477	452	347	314	271	197	197	197	197	197	197	197
-136	-97	-72	33	66	109	183	183	183	183	183	183	183
			181	360	600	1005	1005	1005	1005	1005	1005	1005
298	264	258	197	207	201	160	140	116	85			
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
113	113	113	113	113	113	110	106	103	101	92	92	92
516	482	476	415	425	419	375	351	324	291	197	197	197
-136	-102	-96	-35	-45	-39	5	29	56	89	183	183	183
						30	160	310	490	1005	1005	1005
298	264	258	197	212	221	205	215	211	195	140	130	110
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
113	113	113	113	113	113	113	113	113	113	106	106	102
516	482	476	415	430	439	423	433	429	413	351	341	317
-136	-102	-96	-35	-50	-59	-43	-53	-49	-33	29	39	63
										160	215	350

計 3607名

第二表

每周收入支出狀況調書（実績）

項目	收入額	項目		支出額	差引金額
	円			円	
船舶関係		材料費		718,313,000.	
新造船	1,119,604,000.	内訳	鉱材	269,740,000.	
改造船			木材	38,326,000.	
修繕船	24,314,5,000.		石炭	25,460,000	
船用造機関係			其の他	384,787,000.	
其の他	291,055,000.	労務費		509,496,000.	
		経費		195,540,000.	
計	1,435,004,000.			1,423,349,000.	11,655,000.

支出状況調書（実績）　（昭和24年6月～昭和25年5月）

	支出額	差引金額	備考
	円 718,313,000.		
	269.740,000.		
	38.326,000.		
	25.460,000.		
	384.787.000.		
	509.496.000.		収入の項「其の他」は兼業による前所回関係以外の五事収入を示す.
	195.540.000.		
	1.423.349.000.	11.655.000.	

第三表　[第六次前無き場合]　年間収入支出調書（予想）

項目	収入額	項目		支出額	差引金額
	円			円	
船舶関係		材料費		643,000,000.	
新造船	541,400,000.	内訳	鋼材	222,000,000.	
改造船			木材	27,500,000.	
修繕船	11,000,000.		石炭	21,500,000.	
船用機関造機関係	66,300,000.		其の他	372,000,000.	
其の他	531,300,000.	労務費		480,000,000.	
		経費		198,000,000.	
		其の他		40,000,000.	
計	1,150,000,000.			1,361,000,000.	−311,000,000

収入支出調書（予想）

（昭和25年6月～昭和26年5月）

収入額	差引金額	備考
円 643,000,000.		
222,000,000.		
27,500,000.		
21,500,000.		
372,000,000.		
480,000,000.		収入の項「其の他」は事業による船舶関係以外の雑収入を示す
198,000,000.		
40,000,000.		
1,361,000,000.	-311,000,000	

第四表　第六次前一隻の場合

毎回収入支出調書（予想）

項目	収入額		項目	支出額	差引金額
	円			円	
前前関係			材料費	923,000,000.	
新造前	981,400,000.	内訳	鋼材	362,000,000.	
改造前			木材	32,500,000.	
修繕前	11,000,000.		石炭	21,500,000.	
前用造機関係	66,300,000.		其の他	507,000,000.	
其の他	531,300,000.		労務費	504,000,000.	
			経費	204,000,000.	
			其の他	45,000,000.	
計	1,590,000,000.			1,676,000,000.	-86,000,000

国庫収入支出調書（予想）

（昭和25年6月～昭和26年5月）

	支出額	差引金額	備考
	円 923,000,000.		
林	362,000,000.		
林	32,500,000.		
炭	21,500,000.		
他	507,000,000.		
計	504,000,000		収入の項「其の他」は兼業による所前関係以外の手収入を示す
計	204,000,000.		
他	45,000,000.		
	1,676,000,000.	-86,000,000.	

第五表　[第六次前二案の場合]　年間収入支出調書（予想）

項目	収入額	項目		支出額	差引金額
	円			円	
船舶関係		材料費		1,096,000,000.	
新造船	1311,400,000.	内訳	鉱材	482,000,000.	
改造船			木材	36,000,000.	
修繕船	11,000,000.		石炭	22,000,000.	
船用機械商係	66,300,000.		其の他	556,000,000.	
其の他	531,300,000.	労務費		540,000,000.	
		経費		216,000,000.	
		其の他		49,000,000.	
計	1,920,000,000.			1,901,000,000.	19,000,000.

町収入支出調書（予想）

（昭和25年6月～昭和26年5月）

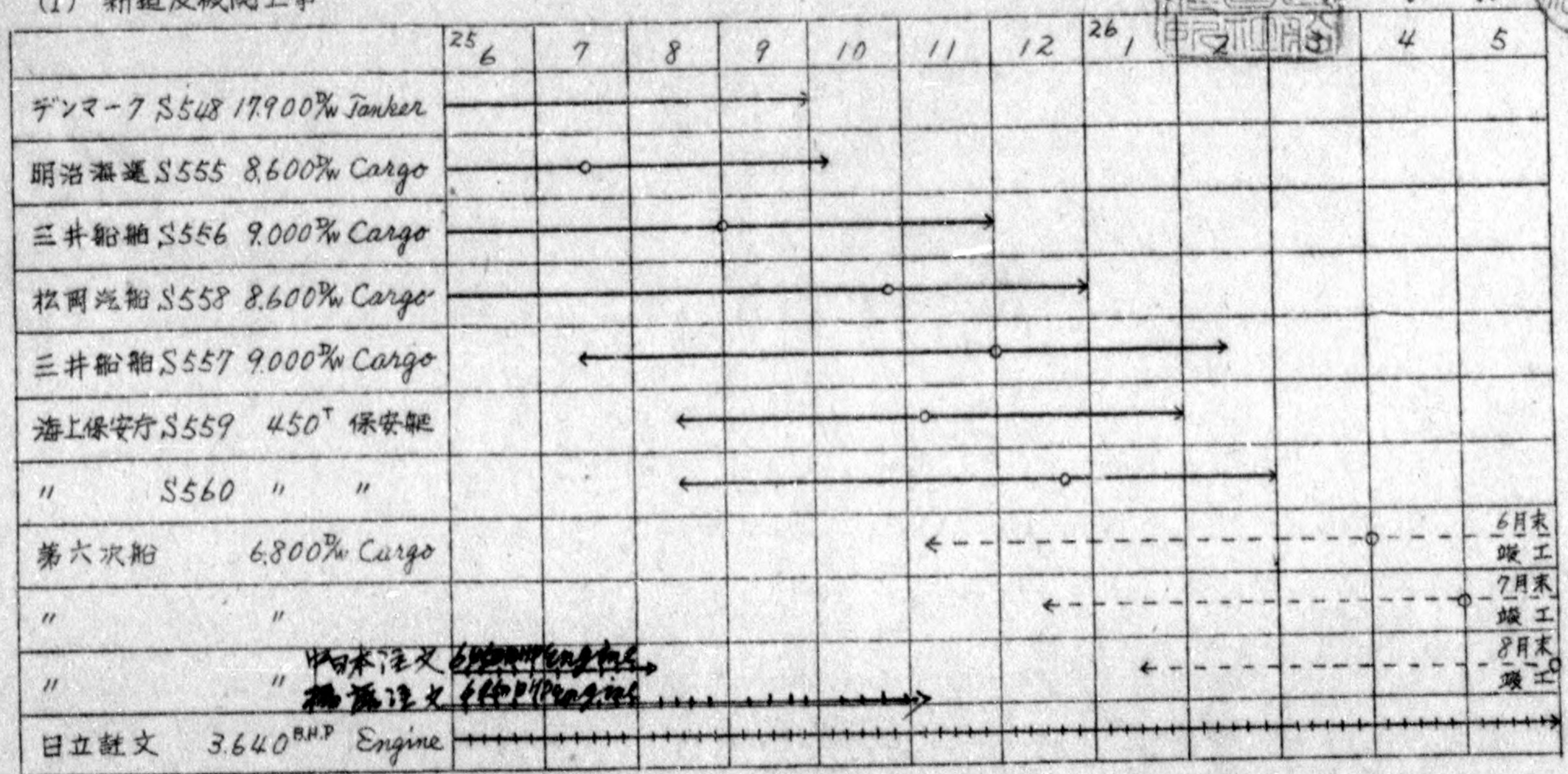
支出額	差引金額	備考
円 1,096,000,000.		
482,000,000.		
36,000,000.		
22,000,000.		
556,000,000.		
540,000,000.		収入の項「其の他」は兼業による病院関係以外の雑収入を示す.
216,000,000.		
49,000,000.		
1,901,000,000.	19,000,000.	

第六次船拵拡大申請資料算出條件

1. 手持工事及受註予想工事量

(1) 新造及機関工事

三井造船株式会社 玉野製作所
専務取締役所長 田口中繁松



但シ 1. 実線←→及ビ←···→ハ現在手持工事ヲ表ハス

2. 点線←- - -→ハ受註予想第六次船工事ヲ表ハシ、船型ハ夫々4,500, 3,000 B.H.P. Cargo同型船三隻トス

(2) 修繕(改造ヲ含ム)工事、化工機関係工事及雑工事(船用機販雑製品等)ハ過去ノ実績ニ基ク予想受註量トス

但シ 1. 実線←——→及ビ←·····→ハ現在手掛工事ヲ表ハス
2. 実線←- - -→ハ受註予想第六次船工事ヲ表ハシ、船型ハ%4500, 3.000 B.H.P. Cargo同型船三隻トス

(2) 修繕(改造ヲ含ム)工事,化工機関係工事及雑工事(船用機器,雑製品等)ハ過去ノ実績ニ基ク予想受註量トス

2. 現有能力算出基礎

工務員	448人	(但シ6月末在籍工員数)
社外工	950人	(但シ日傭、特別工、請負工ヲ含ム)
計	5388人	
稼働日数	26日	
出勤率	92%	

トシテ

月間定時間能力線	約	129.000工
月間二時間残業能力線	約	165.900工

3. 年間収入支出調書作成條件

1) 収入及支出欄材料費ハ各工事別ニ収入総額及支出材料費総額ニ工程率ヲ掛ケテ算出
2) 工費間接費ハ予想額トス
3) 特別費(経費及用役費ヲ含ム) 6%
一般管理費 4% } トスル

希望要項

以上の條件より算出して、25年6月より26年5月までの収支の推移は

六次船なき場合	G/T 4500型	赤字	526.258.475円
〃 一隻の場合	〃	〃	399.008.284円
〃 二隻の場合	〃	〃	318.541.515円
〃 三隻の場合	〃	〃	311.389.735円
〃 四隻の場合	〃	〃	247.953.149円
〃 五隻の場合	〃	〃	184.516.564円
〃 六隻の場合	〃	〃	111.079.978円
〃 七隻の場合	〃	〃	57.643.393円
〃 八隻の場合	〃	黒字	5.793.193円

即ち 8隻目にて漸く黒字500万円に付
4.500%×8隻=36.000%の六次船を絶対必要とする
36.000%を希望船型に分類すると
7.000% 4隻 4.500% 2隻である

第六次船新造見込の予定工数及余剰人

		昭和25年 6	7	8	9	10	11	12
	工員数	5388人	5.388	5.388	5.388	5.388	5.388	5.388
	稼動日数	26日	26	26	26	26	26	26
	出勤率	92%	92	92	92	92	92	92
	現在能力[redacted]定時間	129.000	129.000	129.000	129.000	129.000	129.000	129.000
① 六次船無き場合	新造船工数	76.327人	98.505人	90.701	95.002	91.739	83.957	49.051
	A型改造船TL型改造	29.900人	6.650人	—	—	—	—	—
	船舶修理工数（単位 人）	8.000人	8.000人	8.000人	8.000人	8.000人	8.000人	8.000人
	その他の雑工数（ ）	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
	間接工数（ ）	39.909	40.488	35.574	36.531	35.745	32.786	21.496
	合計工数（ ）	160.636	160.143	140.775	146.033	141.984	131.243	85.047
	現在能力との差（ ）	31.636	31.143	11.775	17.033	12.984	2.243	43.953
	余剰人員	—	—	—	—	—	—	1.837人
② 六次船一隻の場合	新造船工数	76.327人	98.505人	91.013	97.336	94.571	89.740	57.530
	A型改造船TL型改造	29.900	6.650	—	—	—	—	—
	船舶修理工数（単位 ）	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
	その他の雑工数（ ）	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
	間接工数（ ）	39.909	40.488	35.654	37.400	36.729	35.080	24.343
	合計工数（ ）	160.636	160.143	141.167	149.236	145.800	139.320	96.373
	現在能力との差（ ）	31.636	31.143	12.167	20.236	16.800	10.320	32.627
	余剰人員	—	—	—	—	—	—	1.364人
③ 六次船二隻の場合	新造船工数	76.327人	98.505人	91.013	97.648	96.905	92.572	63.313
	A型改造船TL型改造	29.900	6.650	—	—	—	—	—
	船舶修理工数（単位 ）	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
	その他の雑工数（ ）	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
	間接工数（ ）	39.909	40.488	35.654	37.540	37.590	36.017	26.288
	合計工数（ ）	160.636	160.143	141.167	149.688	148.995	143.089	104.101
	現在能力との差（ ）	31.636	31.143	12.167	20.688	19.995	14.089	24.899
	余剰人員	—	—	—	—	—	—	1.007
④ 六次船三隻の場合	新造船工数	76.327人	98.505	91.013	97.648	97.217	94.906	66.145
	A型改造船TL型改造	29.900	6.650	—	—	—	—	—
	船舶修理工数（単位 ）	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
	その他の雑工数（ ）	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
	間接工数（ ）	39.909	40.488	35.654	37.540	37.670	36.468	27.215
	合計工数（ ）	160.636	160.143	141.167	149.688	149.387	145.874	107.860
	現在能力との差（ ）	31.636	31.143	12.167	20.688	20.387	16.874	21.140
	余剰人員	—	—	—	—	—	—	884

新造見込の予定工数及余剰人員　（25.6 ～ 26.5）

25年			昭和26年					
	9	10	11	12	1	2	3	4	5
88	5388	5388	5388	5388	5388	5388	5388	5388	5388
26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
00	129000	129000	129000	129000	129000	129000	129000	129000	129000
01	95002	91739	83957	49051	36424	15537	4116	2700	240
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
00人	8000人	8000人	8000人	8000人	8000人	8000人	8000人	8000人	8000人
00	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500
74	36531	35745	32786	21496	17291	10335	6532	6061	5242
75	146033	141984	131243	85047	68215	40372	25148	23261	19982
75	17033	12984	2243	43953	60785	88628	103852	105739	109018
	—	—	—	1837人	2541人	3705人	4341人	4420人	4557人
13	97336	94571	89740	57530	50782	38419	29019	18260	12709
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
00	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
00	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500
54	37400	36729	35080	24343	22094	17973	14840	11253	8403
67	149236	145800	139320	96373	87376	70892	58359	44013	35612
67	20236	16800	10320	32627	41624	58108	70641	84987	93381
	—	—	—	1364人	1740人	2429人	2953人	3552人	3904人
13	97648	96905	92572	63313	59261	52777	61901	43163	28269
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
00	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
00	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500
54	37540	37590	36017	26288	24920	22759	25466	19554	14590
67	149688	148995	143089	104101	98681	90036	101867	77217	57359
67	20688	19995	14089	24899	30319	38964	27133	51783	71641
	—	—	—	1007人	1267人	1629人	1134人	2165人	2995人
13	97648	97217	94906	66145	65044	61256	76259	65235	53172
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
00	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
00	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500	6500
54	37540	37670	36468	27215	26848	25585	30250	26911	22857
67	149688	149387	145874	107860	106392	101341	121009	106646	90529
67	20688	20387	16874	21140	22608	27659	7991	22354	38471
	—	—	—	884人	945人	1156人	334人	934人	1608人

年間収入支出調書

第六次船無き場合　　25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費	1,164,917,460.-		
新造	2,323,258,665.-	工費間接費	1,991,689,080.-		
改造	110,000,000.-				
修繕	364,800,000.-				
化工機雑工事	130,200,000.-				
造機関係	25,326,000.-	経費 6%	189,396,400		
		一般管理費 4%	133,840,200		
計	2,953,584,665.-	計	3,479,843,140	526,258,475.-	

年間収入支出調書

第六次船一隻の場合　　25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費			

		4%	133,840,200		
計	2,953,584,665.—	計	3,479,843,140	526,258,475.—	

年間収入支出調書

第六次船一隻の場合

25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費	1,393,676,440.—		
新造	2,702,696,665.—	工費間接費	1,991,689,080.—		
改造	110,000,000.—				
修繕	364,800,000.—				
化工機雑工事	130,200,000.—				
造機関係	25,326,000.—	経費	203,121,931.—		
		其の他	143,539,498.—		
計	3,333,018,665.—	計	3,732,026,949.—	399,008,284.—	

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 775073

年間収入支出調書

第六次船二隻の場合　　25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費	1,603,568,700－		
新造	3,014,544,665－	工費間接費	1,991,689,080－		
改造	110,000,000－				
修繕	364,800,000－				
雑工事	130,200,000－				
造機関係	25,326,000－	経費 6%	215,715,470－		
		其の他 4%	152,438,930－		
計	3,644,870,665－	計	3,963,412,180－	318,541,515－	

年間収入支出調書

第六次船三隻の場合　　25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費	1,799,210,920－		
新造		人件費			

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 77-0013

		4%	152,438,930.-		
計	3,644,870,665.-	計	3,963,412,180.-	318,541,515.-	

年間収入支出調書

第六次船三隻の場合　　25年6月～26年5月

項目	収入額	項目	支出額	差引金額	備考
船舶関係		材料費	1,799,210,920.-		
新造	3,237,482,665.-	人件費	1,991,689,080.-		
改造	110,000,000.-				
修繕	364,800,000.-				
雑工事	130,200,000.-				
造機関係	25,326,000.-	経費 6%	227,460,000.-		
		其の他 4%	160,738,400.-		
計	3,867,808,665.-	計	4,179,198,400.-	311,389,735.-	

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 775013

第六次船新造見込の予定工数及余剰人員

月別		25/6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
工員数		2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049
稼動日数		25	25	25	25	25	25	25
出勤率 (%)		92	92	92	92	92	92	92
現在能力 (単位1000時間)		342	342	342	342	342	342	342
六次船無き場合	新造船工数 単位1000H	41	145	152	135	101	72	51
	A型改装、TL型改装 〃	158	18		11	33	29	
	船舶修理工数 〃	45	22	22	22	22	22	22
	その他雑工数 〃	20	36	24	24	22	22	22
	間接工数 〃	142	142	142	142	142	142	142
	合計工数 〃	402	363	340	334	320	287	237
	現在能力との差 〃	-353	-116	+11	+44	+121	+303	+579
	余剰人員	-64	-21	+2	+8	+22	+55	+105
六次船一隻の場合	新造船工数 単位1000H	41	145	152	135	101	72	73
	A型改装、TL型改装 〃	158	18		11	33	29	
	船舶修理工数 〃	45	22	22	22	22	22	22
	その他雑工数 〃	20	36	24	24	22	22	22
	間接工数 〃	142	142	142	142	142	142	142
	合計工数 〃	406	363	340	334	320	287	299
	現在能力との差 〃	-64	-21	+2	+8	+22	+55	+93
	余剰人員	-353	-116	+11	+44	+121	+303	+513

昭和25年度

六次船二隻 } 造船所に於いて(内勤の場合に於いて)は考へられないので除外した。
六次船二隻 }

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

日之造船所全工場

船新造見込の予定工数及余剰人員　　(25.6 ～ 26.5)

7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049	2049
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
342	342	342	342	342	342	342	342	342	342	342
145	152	135	101	72	51	33	10			
18		11	33	29			15	33	40	44
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
36	24	24	22	22	22	22	22	22	22	22
142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
363	340	334	320	287	237	219	211	219	226	230
-116	+11	+44	+121	+303	+579	+679	+723	+679	+640	+618
-21	+2	+8	+22	+55	+105	+123	+131	+123	+116	+112
145	152	135	101	72	73	77	83	94	131	160
18		11	33	29			15	33	40	44
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
36	24	24	22	22	22	22	22	22	22	22
142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
363	340	334	320	287	249	263	284	313	357	390
-21	+2	+8	+22	+55	+93	+79	+58	+29	-15	-48
-116	+11	+44	+121	+303	+518	+436	+320	+160	+83	+265
昭和25年度						昭和26年度				

(1) 夏之間については考えられないので除外した。

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

年間収入支出状況調書

(24

項目	収入額	項目	支出額	差引
船舶関係		材料費	369,998,702 02	
新造	174,524,700 53	主材	255,258,134 15	
改造	297,289,612 24	部品	68,194,681 99	
修繕	116,024,547 17	その他	46,545,888 88	
雑工事	7,385,937 17	給與	289,864,976 64	
造機関係		経費	36,522,646 29	
その他	153,370,927 79			
計	796,384,724 95	計	796,384,724 95	

日立

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

収入支出状況調書 (24年6月～25年5月)

項	項目	支出額	差引金額	備考
	材料費	369,998,702 02		
53	主材	255,258,136 15		
24	部品	68,194,681 99		
	其他	46,545,888 88		
17	給與	289,864,976 64		
17	経費	136,522,646 29		
279				
4.95	計	796,384,724 95		

日立造船株式会社向島工場

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

第六次船舶無き場合　年間収入支出調書

項目	収入額	項目	支出額
船舶関係		材料費	217,672,000.00
新造	283,160,000.00	主材	111,097,000.00
改造	118,710,000.00	部品	95,948,000.00
修繕	65,450,000.00	其他	10,587,000.00
雑工事	32,000,000.00	給料	285,595,000.00
造機関係		経費	101,833,000.00
その他	10,800,000.00		
計	525,120,000.00	計	551,120,000.00

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 115013

向 収入支出調書 (25年6月～26年5月)

額	項目	支出額	差引金額	備考
	材料費	217,672,000.00		
0.00	主材	111,017,000.00		
0.00	部品	95,948,000.00		
0.00	其他	10,507,000.00		
0.00	給料	15,594,000.00		
	経費	10,848,000.00		
0.00				
0.00	計	254,120,000.00	56,000—	

日立造船株式会社向洋工場

DECLASSIFIED E.O. 12065 SECTION 3-402 / NNDG NO. 775013

第六次船一隻の場合　年間収入支出調書　(必

項目	収入額	項目	支出額	差引金額
船舶関係		材料費	315,577,000 00	
新造	479,570,000 00	主材	161,097,000 00	
改造	113,710,000 00	部品	148,986,000 00	
修繕	15,450,000 00	其他	15,794,000 00	
雑工事	32,000,000 00	給料	265,256,000 00	
造機関係		経費	190,597,000 00	
その他	10,800,000 00			
計	701,530,000 00		701,530,000 00	0

日立

年間収入支出調書　(25年6月～26年5月)

頁	項目	支出額	差引金額	備考
	材料費	¥15,477,000.00		
00	主材	161,097,000.00		
00	部品	¥12,986,000.00		
00	其他	¥ 794,000.00		
00	給料	26,256,000.00		
	経費	19,597,000.00		
00				
00		721,650,000.00	0	

日立造船株式會社向島工場

昭和25年6月4日

廣島縣御調郡土生町二二九三番地
日立造船株式會社因島工場
工場長 篠田一郎

第6次船建造枠擴大要請書

第5次船工事も略見通しついた今日次の工事即ち第6次船建造の枠の擴大は我々造船所の等しく注目する所であります・特に當工場に於ては別紙の通り今秋には現有能力以下に仕事量は減少致します・優秀な設備・卓越した技術を無爲にしないために中央關係當局に於かれて建造枠の擴大に折角の御努力給はらんことを御願い申上げる次第であります・

以上

第六次船新造見込の予定工数及余剰人員

		昭和25年 6	7	8	9	10	11
工員数		4685	〃	〃	〃	〃	〃
稼動日数		25	〃	〃	〃	〃	〃
出勤率		90%	〃	〃	〃	〃	〃
現在能力(単位1000時間)		895	978	〃	〃	〃	〃
1. 六次船据付場合	新造船工数	268	323	390	333	433	373
	A型改造、J型改造	203	158	231	129	0	0
	船舶修理工数(単位1000時間)	15	15	15	15	15	15
	その他の雑工数(〃)	41	40	21	19	18	18
	間接工数(〃)	368	368	353	353	353	353
	合計工数(〃)	895	904	910	839	809	759
	現在能力との差(〃)	0	+74	+68	+139	+169	+219
	余剰人員	0	10.206	9.379	19.172	23.310	30.206
2. 六次船一隻ノ場合	新造船工数(12.000T)	268	323	390	323	431	395
	A型改造、J型改造	203	158	231	129	0	0
	船舶修理工数(単位1000時間)	15	15	15	15	15	15
	その他の雑工数(〃)	41	40	21	19	18	18
	間接工数(〃)	368	368	353	353	353	353
	合計工数(〃)	895	904	910	839	817	781
	現在能力との差(〃)	0	+74	+68	+139	+161	+197
	余剰人員	0	10.206	9.379	19.172	22.206	27.172
3. 六次船三隻ノ場合	新造船工数(12.000T 6.550T)	268	323	390	330	445	446
	A型改造、J型改造	203	158	231	129	0	0
	船舶修理工数(単位1000時間)	15	15	15	15	15	15
	その他の雑工数(〃)	41	40	21	19	18	18
	間接工数(〃)	368	368	353	353	353	353
	合計工数(〃)	895	904	910	846	831	832
	現在能力との差(〃)	0	+74	+68	+132	+147	+146
	余剰人員	0	10206	9.379	18.206	20.275	20.137
4. 六次船三隻ノ場合	新造船工数(12.000T 6550T×2)	268	323	390	330	445	446
	A型改造、J型改造	203	158	231	129	0	0
	船舶修理工数(単位1000時間)	15	15	15	15	15	15
	その他の雑工数(〃)	41	40	21	19	18	18
	間接工数(〃)	368	368	353	353	353	353
	合計工数(〃)	895	904	910	846	831	832
	現在能力との差(〃)	0	+74	+68	+132	+147	+146
	余剰人員	0	10206	9.379	18.206	20.275	20.137

備考 六次船一隻の場合は12000「タンカー」、二隻の場合は12000「タンカー」、6550「貨物船」、三隻の場

必の予定工数及餘剰人員　　(25.6~26.5)

昭和25年						昭和26年				
7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
978	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
323	290	333	403	373	394	240	87	31	0	0
158	231	129	0	0	0	73	144	218	218	0
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
40	21	19	18	18	18	18	18	18	18	18
368	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353
904	910	839	809	759	720	699	618	635	604	586
+74	+68	+139	+169	+219	+258	+279	+360	+343	+374	+592
10.206	9.379	19.172	28.310	38.206	35.586	38.482	49.655	47.310	51.586	51.655
323	290	323	431	395	397	305	203	147	152	261
158	231	129	0	0	0	73	145	218	218	0
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
40	21	19	18	18	18	18	18	18	18	18
368	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353
904	910	839	817	781	785	764	734	751	756	647
+74	+68	+139	+161	+197	+193	+214	+244	+207	+222	+331
10206	9.379	19.172	22.306	27.172	26.620	29.517	33.655	31.310	30.620	41.655
323	290	330	445	446	471	414	368	292	297	391
158	231	129	0	0	0	73	145	218	218	0
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
40	21	19	18	18	18	18	18	18	18	18
368	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353
904	910	846	831	832	857	873	879	896	901	785
+74	+68	+132	+147	+146	+121	+105	+99	+82	+77	+193
10206	9379	18206	20275	20137	16459	16482	13655	11310	10.620	26.620
323	290	330	445	446	479	429	399	364	406	546
158	231	129	0	0	0	73	145	218	218	0
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
40	21	19	18	18	18	18	18	18	18	18
368	353	353	353	353	353	353	353	353	353	353
904	910	846	831	832	865	888	930	968	1010	930
+74	+68	+132	+147	+146	+113	+90	+68	+10	−30	+408
10206	9379	18206	20275	20137	15586	13483	10.620	1.379	−4.411	6.620

冬ビは12.000トンタンカー、6550T貨物船、三夏の割合は12.000トンタンカー、6550T貨物船2隻とす。

年間収入支出調書

第6次船無き場合

項目	収入額	項目	支出額	差
船舶関係	1,638,920,000.-	材料費	1,110,417,000.-	
新造	1,019,820,000.-	鋼材	444,166,800.-	
改造	575,900,000.-	木材	27,760,400.-	
修繕	43,200,000.-	石炭	24,320,000.-	
雑工事	26,323,200.-	其他	614,169,800.-	
造機関係	39,484,800.-	給料	482,790,000.-	
その他		経費	207,599,700.-	
		一般管理費 販売費	72,418,500.-	
計	1,704,728,000.-	計	1,873,225,200.-	△168,4

年間収入支出調書

25年6月～26年5月

項目	支出額	差引金額	備考
料費	1,110,417,000.-		差引金額の欄の△印は赤字を示す
鋼材	444,166,800.-		
木材	27,760,400.-		
石炭	24,220,000.-		
其他	614,169,800.-		
料	482,790,000.-		
費	207,599,700.-		
販管理費 売費	72,418,500.-		
計	1,873,225,200.-	△168,497,200.-	

年間収入支出調書

第6次船1隻の場合

項目	収入額	項目	支出額	差
船舶関係	1,916,920,000.-	材料費	1,212,249,500.-	
新造	1,327,820,000.-	鋼材	484,899,800.-	
改造	575,900,000.-	木材	30,306,200.-	
修繕	43,200,000.-	石炭	25,080,000.-	
雑工事	26,323,200.-	其他	671,963,500.-	
造機関係	39,484,800.-	給料	527,065,000.-	
その他		事務費	226,637,950.-	
		其の他	79,059,750.-	
計	2,012,728,000.-	計	2,045,012,200.-	△32,284

年間収入支出調書

25年6月～26年5月

項目	支出額	差引金額	備考
材料費	1,212,249,500.-		差引金額の欄のΔ印は赤字を示す
鋼材	484,899,800.-		
木材	30,306,200.-		
石炭	25,080,000.-		
其他	671,963,500.-		
燃料	527,065,000.-		
事務費	226,637,950.-		
その他	79,059,750.-		
計	2,045,013,200.-	Δ¥284,200.-	

年間収入支出調書

第6次船2隻の場合

項目	収入額	項目	支出額	差引
船舶関係	2,252,520,000	材料費	1,316,738,500	
新造	1,630,420,000	鋼材	526,695,400	
改造	575,900,000	木材	32,918,500	
修繕	43,200,000	石炭	27,360,000	
雑工事	26,323,200	其他	729,764,600	
造機関係	39,484,800	給料	572,495,000	
その他		事務費	246,172,850	
		其の他	85,874,250	
計	2,318,328,000	計	2,221,280,600	97,0

一般収入支出調書

25年6月～26年5月

目	支出額	差引金額	備考
材料費	1,316,738,500.		
鋼材	526,695,400		
木材	32,918,500		
石炭	27,360,000		
其他	79,764,600		
賃料	572,495,000		
務費	246,172,850		
の他	85,874,250		
計	2,221,280,600	97,047,300.-	

年間収入支出調書

第6次船3隻の場合

項目	収入額	項目	支出額	差
船舶関係	2,405,320,000.-	材料費	1,367,338,500.-	
新造	1,786,220,000.-	鋼材	546,935,400.-	
改造	575,900,000.-	木材	94,183,500.-	
修繕	43,200,000.-	石炭	29,640,000.-	
雑工事	26,323,200.-	其他	756,579,600.-	
造機関係	39,484,800.-	給料	594,495,000.-	
その他		事務費	255,632,850.-	
		其の他	89,174,250.-	
計	2,471,128,000.-	計	2,906,640,600.-	164,4

年間収入支出調書

25年6月～26年5月

数	項目	支出額	差引金額	備考
00.-	材料費	1,367,338,500.-		
0.-	鋼材	546,935,400.-		
0.-	木材	34,183,500.-		
0.-	石炭	29,640,000.-		
0.-	其他	756,579,600.-		
0.-	給料	594,495,000.-		
	事務費	255,632,850.-		
	其の他	89,174,250.-		
.-	計	2,306,640,600.-	164,487,400.-	

年間収入支出調書

項目	収入額	項目	支出額	差引
船舶関係	1,946,847,116.10	材料費	1,152,002,843.53	
新造	976,715,667.29	鋼材	347,572,747-	
改造	830,285,084.57	木材	35,242,365.-	
修繕	139,846,364.24	石炭	32,721,000.-	
雑工事	28,200,384.11	其他	736,466,736.53	
造機関係	44,867,843.45	給料	565,531,220.21	
その他		事務費	244,965,247.28	
		其の他	85,040,697.85	
計	2,019,915,343.66	計	2,047,540,013.87	△27,62

昭和24年度 歳入歳出調書

24年6月～25年5月

費目	支出額	差引金額	備考
材料費	1.152.002.843.53		△印は赤字を示す
鋼材	347.572.747-		
木材	35.242.365.-		
石炭	32.721.000.-		
其他	736.466.736.53		
燃料	565.531.220.21		
動力費	244.965.247.28		
諸経費	85.040.697.85		
計	2.047.540.013.87	△27.624.670.-	

第六次船新造見込の予定工数及餘剰人員

		昭和25年 6	7	8	9	10	11	12
	工員数	770	770	720	770			
	稼動日数	26	26	27	25	26	24	26
	出動率	90	90	90	90	90	90	90
	現在能力 単位(1000時間)	147.729	148	148	148	148	140	148
㊀ 六次船のみを想定の場合	新造船 工数 A型改造 TL改造	20	22	21	20			
	船舶修理工数(単位 1000時間)	11	10	10	10	25	30	30
	その他の雑工数(〃)	2	8	8	8	13	14	13
	間接工数(〃)	36.9	37	37.1	37	36.9	36.9	36.9
	合計 工数(〃)	119.9	127	129.1	125	226	80.9	79.9
	現在能力との差(〃)	28.729	21.5	21.6	20	80.4	59.1	68.1
	余剰人員	168	119	115	115	442	352	339人
㊁ 六次船一隻又の場合	新造船 工数 A型改造 TL改造	20	5 22	15 20	10.5 20	8		
	船舶修理工数(単位1000時間)	11	10	10	10	25	30	30
	その他の雑工数(〃)	2	5	8	8	13	14	13
	間接工数(〃)	36.9	37	37.1	37	36.9	36.9	36.9
	合計 工数(〃)	119.9	132	142.1	134.5	85.0	80.9	79.9
	現在能力との差(〃)	28.729	16.5	16.6	9.5	72.4	59.1	68.1
	余剰人員	158					352	339
㊂ 六次船二隻の場合	新造船 工数 A型改造 TL改造	20	5 22	15 20	19.5 20	60	65	20
	船舶修理工数(単位1000時間)	11	10	10	10	25	25	30
	その他の雑工数(〃)	2	8	8	8	13	10	12
	間接工数(〃)	36.9	37	37.1	37	36.9	36.9	36.9
	合計 工数(〃)	119.9	132	142.1	144.5	134.5	136.9	138.1
	現在能力との差(〃)	28.729	16.5	6.6	0.5	13.5	3.1	-0.9
	余剰人員	168	90.6	25	3	24	20	-6
㊃ 六次船三隻の場合	新造船 工数 A型改造 TL改造							
	船舶修理工数(単位1000時間)							
	その他の雑工数(〃)							
	間接工数(〃)							
	合計 工数(〃)							
	現在能力との差(〃)							
	余剰人員							

予定工数及餘剰人員　　(25.6 ～ 26.5) 山陽造船株式會社田熊工場

	昭和25年				昭和26年				
	9	10	11	12	1	2	3	4	5
	770								
	25	26	24	26	23	25	26	26	26
	90	90	90	90	89	93	90	92	90
	145	148	140	148	136	145	148	148	146
	20								
	10	25	30	30	30	30	30	30	29
	8	13	14	13	14	14	14	14	14
	37	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9
	125	92.6	80.9	99.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9
	20	80.4	59.1	68.1	59.1	68.1	67.1	67.1	59.1
	115	112	352	395	336	367	369	368	369
	10.5	8							
	20								
	10	25	30	30	30	30	30	30	30
	8	13	14	13	14	14	14	14	14
	37	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9	36.9
	125	80	80.9	99.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9
	95	72.4	59.1	68.1	59.1	68.1	67.1	67.1	59.1
			352	395	336	367	369	368	369
	19.5	60	65	70	70	70	70	70	70
	20								
	10	25	25	30	30	30	25	28	18
	8	13	10	12	8	10	14	14	12
	37	36.9	36.9	36.9	30	36.5	36.9	36.9	36.5
	144.5	104.5	138.9	138.9	138	144.5	144.9	144.9	144.9
	0.5	13.4	3.1	-0.9	-3	-0.5	-0.8	-0.8	-0.8
	3	24	20	-2	-12.6	-3	-4	-4	-4

年間収入支出調書

山

25年

(某大次船無き場合)

項目	収入額	項目	支出額	残り
船舶修繕	134,000,000 00	材料費	76,000,000 00	
新造	—	外注 新材	26,400,000 00	
改造	74,000,000 00	外注 木材	13,600,000 00	
修船	60,000,000 00	外注 石炭油	30,000,000 00	
艤工事	—	諸経	75,600,000 00	
機関関係	4,200,000 00	運賃	36,000,000 00	
その他	—	その他	—	
計	138,200,000 00	計	182,600,000 00	44,4

註 収入額中に修繕船を一ヶ月平均500万として計画し居るも繋船
現況よりすれば甚だ困難なる実状な

収入支出調書

山陽造船株式會社田熊工場

25年6月～26年5月

項目	支出額	差引金額	備考
材料費	76,000,000.00		
内訳 鋼材	26,400,000.00		
内訳 木材	13,600,000.00		
内訳 石炭			
内訳 其の他	36,000,000.00		
給料	75,600,000.00		
運賃	36,000,000.00		
其の他			
計	187,600,000.00	44,400,000.00	

一月平均500万円として計画し居るも戦前増加せる
如なる実状なり

年間収入支出調書

山陽

2.5作

(第六次船一隻の場合)

項目	収入額	項目	支出額	備考
海運関係	145,000,000 00	材料費	79,640,000 00	
貨物	110,000,000 00	内訳 鋼材	29,600,000 00	
改造	74,000,000 00	木材	13,840,000 00	
修繕	60,000,000 00	石具		
		其の他	36,200,000 00	
造工事		給料	75,600,000 00	
海運関係	42,300,000 00	運賃	36,000,000 00	
その他		その他		
計	149,300,000 00	計	191,240,000 00	42,040

註 新造船一隻は契約済の150噸積石油タンカーとす

収入支出調書

山陽造船株式會社田熊工場

25年6月～26年5月

	項目	文出額	差引金額	備考
	材料費	72,640,000.00		
内訳	鋼材	29,600,000.00		
内訳	木材	13,840,000.00		
内訳	石其の他	36,200,000.00		
	給料	75,600,000.00		
	運賃	36,000,000.00		
	其の他			
	計	191,240,000.00	42,040,000.00	

150噸積硫酸タンカーとす

年間収入支出調書

山陽造船
35年6

(第六次船二隻の場合)

項目	収入額	項目		支出額	摘要
造船関係	¥460,000,000	材料費		¥270,146,000	
漁業	¥326,000,000	内訳	鋼材	¥103,600,000	
陸運	¥74,000,000		木材	¥5,840,000	
倉庫	¥60,000,000		石炭		
			その他	¥40,700,000	
鉄工業	—	給料		¥108,000,000	
港湾関係	¥420,000	運賃		¥60,000,000	
その他	—	その他		—	
計	¥1,320,000,000	計		¥538,146,000	¥26,6

註. 新造船 4,500 G.T. 一隻を建造する計画.

入　支　出　調　修

山陽造船株式會社田熊工場
35年6月～36年5月

項目	支出額	減価償却額	備考
船殻費	¥70,140,000.00		
艤装費	船材 ¥3,600,000.00		
	木材 ¥5,840,000.00		
	石炭		
	其の他 ¥40,700,000.00		
機関費	¥8,000,000.00		
雑費	¥6,000,000.00		
其の他			
計	¥138,140,000.00	¥26,260,000.00	

建造する計畫

広島県豊田郡瀬戸田町大字沢二二六ノ六

瀬戸田造船株式会社

新造見込予定工数及余剰

		昭和2年5年					
		6	7	8	9	10	11	12
工員数		250	250	250	250	250	250	25
稼動日数		25	25	25	25	25	25	2
出勤率		95%	95%	95%	95%	95%	95%	95
現在能力単位(1,000時間)		47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,0
①新造船無き場合	新造船工数							
	改造	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	船舶修理工数(単位1,000時間)	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,0
	その他の雑工数(〃)	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	間接工数(〃)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,0
	合計工数(〃)	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,0
	現在能力との差(〃)	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	余剰人員	750人	750	750	750	750	750	75
②新造船一隻の場合(四〇屯型)	新造船工数(4ヶ月で12,000t)			24,000	24,000	24,000	24,000	24,0
	改造	6,000	6,000					
	船舶修理工数(単位1,000時間)	24,000	24,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,0
	その他の雑工数(〃)	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	間接工数(〃)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,0
	合計工数(〃)	41,000	41,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,0
	現在能力との差(〃)	6,000	6,000	0	0	0	0	
	余剰人員	750人	750人	0	0	0	0	
③新造船二隻の場合(四〇屯型)	新造船工数(4ヶ月で24,000t)			48,000	48,000	48,000	48,000	48,0
	改造	6,000	6,000					
	船舶修理工数(単位1,000時間)	24,000	24,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,0
	その他の雑工数(〃)	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	間接工数(〃)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,0
	合計工数(〃)	41,000	41,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,0
	現在能力との差(〃)	6,000	6,000	不足20,000	不足20,000	不足20,000	不足20,000	不足20,0
	余剰人員	750人	750人	不足2,500人	不足2,500	不足2,500	不足2,500	不足2,5
④新造船三隻の場合(四〇屯型)	新造船工数(4ヶ月で48,000t)			96,000	96,000	96,000	96,000	96,0
	改造	6,000	6,000	[illegible]				
	船舶修理工数(単位1,000時間)	24,000	24,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,0
	その他の雑工数(〃)	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,0
	間接工数(〃)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,0
	合計工数(〃)	41,000	41,000	115,000	115,000	115,000	115,000	115,0
	現在能力との差(〃)	6,000	6,000	不足68,000	不足68,000	不足68,000	不足68,000	不足68,0
	余剰人員	750人	750	不足8,500人	不足8,500	不足8,500	不足8,500	不足8,5

作造見込手定工数及余剰人員　（25.6－26.5）

和	2	5 年				昭和	26	年	
8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	
12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000
8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000
22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000
2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500
96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000
8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000
68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000	68,000
8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500

大八六二二澤字大阿田ノ瀬郡田豊郡島廣

廣島縣豊田郡瀬戸田町大字澤二二六八

瀬戸田造船株式會社

年度收入支出調書

項目	收入額	項目	支出額	差引
船舶關係		材料費	30,000,000.00	
新造	24,000,000.00	鋼材	9,000,000.00	
改造	2,000,000.00	木材	2,000,000.00	
修繕	30,000,000.00	石炭	7,000,000.00	
雜工事	1,200,000.00	其の他	18,000,000.00	
造機關係	600,000.00	給料	18,000,000.00	
其の他	1,200,000.00	經費	12,000,000.00	
		其の他		
計	60,000,000.00	計	60,000,000.00	

収入支出調書　　24年6月 ～ 26年4月

項目	支出額	差引金額	備考
材料費	30,000,000.00		
鋼材	9,000,000.00		
木材	2,000,000.00		
石炭	7,000,000.00		
其の他	18,300,000.00		
給料	18,000,000.00		
経費	12,000,000.00		
其の他			
計	60,000,000.00	0	

広島県豊田郡瀬戸田町大字沢二六六六

瀬戸田造船株式會社　年内收入支出狀況調書

項目	收入額	項目	支出額	差引
船舶関係		材料費	¥8,463,100.27	
新造	¥5,094,000.00	鉄鋼	3,346,186.00	
改造	703,560.00	木材	1,834,874.45	
修繕	¥2,756,118.00	石炭	¥76,395.00	
雑工事	607,017.00	其の他	¥7,795,624.82	
造機関係	¥7,965.00	給與	18,270,613.42	
其の他	¥,547,395.00	手當	12,899,706.91	
		其の他		
計	¥9,166,754.00	計	¥9,733,120.70	¥66,

内枚入支出枚況調書

24年6月 ～ 25年5月

額	項目	支出額	差引金額	備考
	材料費	28,463,100.27		
4,660.00	鉄鋼	8,346,106.00		
460.00	木材	1,834,844.45		
1,118.00	石炭	576,396.00		
717.00	其の他	17,795,624.82		
7,964.00	給與	18,270,613.42		
7,294.00	委託費	12,279,706.71		
	其の他			
6,754.00	計	59,733,420.70	566,665.70	

第六次船舶建造斡旋大要請書

第六次船舶建造量については約三萬總屯乃至十二萬總屯に制約されるように聞いて居りますが弊社に於ては第六次船無き場合相當多量の余剰人員を出すと共に赤字を予想（別紙資料の通り）されますし海運復興の見地からも是非第六次船舶建造を希望する次第であります。

別紙第六次船一隻の場合の資料は四、六〇〇總屯（船台建造）ですが出來得れば六、〇〇〇總屯（船渠建造）を建造致し度く既に船主三社に交渉致して居ります故是非建造枠を擴大されて弊社の計畫を實現致させて戴く様要望申上る次第であります。

昭和廿五年七月　日

山口縣下松市大字笠戸島第七百八番地
笠戸船渠株式會社笠戸工場
常務取締役
工場長

第六次船新造見込の予定工数及

		昭和25年						
		6	7	8	9	10	11	12
工員数		1,201	1,243	1,250	1,230	1,230	1,230	1,230
稼働日数		25	25	25	25	25	25	25
出勤率		93	90	89	91	92	92	93
現在能力単位(1000時間)		201,8	201,2	202,6	203,9	205,2	205,2	208,
①六次船無き場合	A型改造TL改造工数	123,2	141,0	154,2	139,0			
	船舶修理工数(単位1000時間)	10,7	10,7	10,7	10,7	15,7	15,7	15,
	その他の雑工数(〃)	1,9	1,8	1,7	1,9	1,9	1,9	1,
	間接工数(〃)	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0	45,0	45,
	合計工数(〃)	181,8	199,5	212,7	171,5	62,6	62,6	62,
	現在能力との差(〃)	20,0	1,7	10,1	32,3	142,6	142,6	146,
	余剰人員	122	104	62	198	871	871	895
②六次船一隻の場合	新造船工数				21,0	52,6	74,6	96,
	A型改造工数	123,2	141,0	154,2	139,0			
	船舶修理工数(単位1000時間)	10,7	10,7	10,7	10,7	15,7	15,7	15,
	その他の雑工数(〃)	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,
	間接工数(〃)	46,0	46,0	46,0	46,0	46,0	45,0	45,
	合計工数(〃)	181,8	199,5	212,7	215,7	116,2	137,2	159,
	現在能力との差(〃)	20,0	1,7	10,1	14,7	89,0	68,0	49,
	余剰人員	122	104	62	70	546	417	303

造見込の予定工数及余剰人員　(25.6～26.5)

	昭和25年					昭和26年				
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
	1.250	1.230	1.230	1.230	1.230	1.230	1.230	1.230	1.230	1.230
	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	89	91	92	92	93	87	88	92	93	93
2	202.6	203.9	205.2	205.2	208.6	197.2	199.4	205.2	207.5	208.6
0	154.2	139.0					35.6	71.6	101.5	112.0
7	10.7	10.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7	15.7
8	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
0	46.0	46.0	46.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0
5	212.7	171.5	62.6	62.6	62.6	67.4	98.2	134.2	164.1	164.6
7	10.1	32.3	142.6	142.6	146.0	134.8	101.2	71.0	43.4	44.0
	62	198	871	871	895	821	62	435	266	269
		21.8	52.6	74.6	96.6	109.6	122.5	137.0	147.5	149.0
	154.2	139.0								
	13.7	10.7	15.7	15.7	15.7	10.6	10.8	10.6	10.8	10.8
7	1.8	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
	46.0	46.0	46.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	45.0
	212.7	21[illegible]	116.2	137.2	159.2	167.1	180.2	194.7	207.2	2[illegible].7
7	10.1	147	89.0	63.0	49.4	30.1	19.2	10.5	.3	1.9
	62	90	546	417	303	184	117	54	1	11