

佛 蘭 西	獨 逸	和 蘭	伊 太 利	諸 威	丁 抹	瑞 典	西 牙 牙	希 臘	其 他	總 計
一、三四〇	二、〇八五	一、四〇八	一、〇七二	一、八五七	六九五	一、二四四	八六一	六〇六	三、五六一	二九、一九七
二、九七二、九七九	三、七〇八、二〇二	二、五〇七、三五四	三、〇五六、七五三	四、〇五三、六五五	一、一三四、〇二九	一、五〇六、五五七	一、一四五、五三一	一、八〇〇、八五〇	五、八二五、〇二一	六四、〇〇四、八八五
一三一	一二八	一〇九	九四	六八	四二	三三	二六	一一	九〇	一、九四二
一、一四〇、二五〇	一、一四七、四八三	九〇七、六〇二	八三一、八一二	二九七、八七三	一六三、三一四	一七八、八六八	一三九、六一五	二四、一八三	三八九、四六一	一四、二四六、八三八
三九・〇二	三〇・九四	三六・一九	二七・二一	七・三五	一四・四〇	一一・八七	一二・一九	一・三四	六・六九	二二・二六

五

今や朝野を擧げて國運伸張の方途を策するに當り、海運に關してもこれが根本的方策を確立して積極的對外進出を企圖するは、洵に時勢の要望に副ふものであると共に、前述の如き我國海運の情勢よりして、諸外國海運に拮抗し我が航權を維持伸張するためには實に絶好の機會と言はねばならぬのである。而して、我海運の

對外進出の方策は固より多岐多様に亘り、必ずしも劃一的にこれを決定するを得ないが、現下内外の情勢に鑑み遞信省に於ては昭和十二年度以降主要國策の一として左の諸施設を實施するのが最も有效適切であると認め、今期議會に關係豫算を提出する意嚮である。

(一) 優秀船建造助成施設

最近に於ける世界海運界の共通的現象の一は不定期船の定期航路化である。この傾向は必然的に船舶の優秀化を伴ふものであつて、前掲の諸外國海運政策を見るも、能ふ限り老齡不經濟船を新鋭優秀船に代替することに意を須ひてゐるのである。優秀船主義は必ずしも大型高速船主義を意味するものではなく、航路の實情に順應した最も經濟的にして且競争上最も有利な船舶を配船することを指すのであるが、我が既設航路に就て見るも更に優秀船を配して施設の整備充實を企圖すべきものも尠くないのである。最近では極東紐育航路に於て船舶改善助成施設による我が優秀貨物船隊が諸外國商船隊を壓倒して殆どその實權を掌握するに至つた輝かしい實例がある。優秀船舶の建造助成は我が定期船の對外進出上極めて緊要なる施設である。

仍て遞信省に於ては優秀船建造助成金を支給して昭和十二年度以降四箇年間に總噸數六千噸以上、速力十九節以上の貨客船及貨物船夫々十五萬噸を建造せしむる見込である。

(二) 遠洋航海助成施設

現在に於ける我國船舶の活動狀況を概観するに、遠洋方面に出動して外國各港間の貨物運送に従事するもの

は極めて稀であるが、我國を中心とする貨客運送に就ては、到底他國海運の追隨を許さない。即ち、本邦輸出入貿易に對する内外國船の輸送割合は、我國船舶の七割に對し、外國船舶は僅かに三割を占むるに過ぎない状況である。今、我國海運の對外進出を圖るに當り、右の我國船舶の輸送割合を急激に増大せしむるが如き措置を執るときは、諸外國を刺戟して益々報復的に自國貨自國船主義を強化せしむる虞があるから、決して策の宜しきを得たるものではない。寧ろ今後に於ける我國海運の對外進出策の根幹は、飽く迄も外國海運との相互的自由主義を基調とし我國海運をして海外新市場の開拓に努めしむるに在るのである。併し乍ら、我國海運が新市場に於て傳統的地盤を擁する外國海運に拮抗するは難事中の難事に屬すべきを以て、政府に於ても適切なる補助を與へて、斯かる航路の經營を助長促進し、漸次その地盤を擴大せしむるが如き方策を講ずるを緊要とするのである。對外進出策としての遠洋航海助成施設は、以上の如き意味に於て始めてその存在理由を首肯し得るのであつて、諸外國に於て實施中の同様の施設が單に海運の不況對策としてのみ考慮せられ來つたのとは、その趣旨に於て根本的に相違があるのである。

今回遞信省に於て企圖する施設は昭和十二年度以降五箇年間に亘り原則として六箇月を越ゆる遠洋航海を爲すものに對し助成金を交付して初年度十五萬噸、次年度以降二十萬噸の遠洋配船を爲さしめんとするものである。

(三) 船舶金融施設

凡そ産業の振興を策するに當りては、資金供給の圓滑を期するを以てその要諦と爲すべく、從つて金融施設は産業伸展の根幹を培養するものと謂ふも過言ではない。諸外國に於ては夙に海事金融施設の重要性を認識し、或は關係法規を制定し、或は特殊の海事金融機關を設立する等その施設の整備に努め、以て強力なる競争力を有する商船隊の建設を期しつゝあるの状況であつて、前記英吉利、北米合衆國等の諸施設は我が海運の對外競争上多大の脅威を與へつゝあるところである。然るに、我國に於ける船舶金融に關する諸般の施設は甚だしく遅れ躍進の途上に在る我國海運の必要に伴はざるの憾がある。即ち、未だ海事に關する特殊金融機關の創設せらるゝものなきのみならず、一般金融業者も歐洲大戰直後の經驗に徴し、常に船價變動に因る經濟的衝擊を杞憂するの餘り、徒らに船舶金融を危険視し、寧ろこれを回避せんとする傾向すら看取せらるゝ状況であつて、而も貸付を爲すに當つては、種々の嚴重なる貸付條件に依らしむるため、その貸付範圍は自ら局限せられ、一般海運業者の要望と相距ること遠いものがあるのである。併し乍ら、苟も海運立國を國是とする我國に於ては船舶金融施設を恒久的且基本的政策として不斷にこれが整備改善を圖ることの緊切なるは論を俟たざるところである。而して、少くとも現下當面の必要に順應するため、造船資金の供給を潤澤にし、貸付利率を低下し且可成普遍的に資金の需要を充足すべき措置を執るに非ざれば、我が商船隊の素質改善は元よりその對外進出は到底望み得べくもないのである。

今回大藏遞信兩省に於て成案を見たる施設は貸付總額一億圓、貸付利率年三分七厘、政府の利子補給率は資

金原價三分七厘の場合に於て年一分とし尙右の貸付に依る損失に對しては其の百分の七十を政府に於て補償せんとするものである。

(四) 船員の養成及船舶試験設備の擴充

以上の諸方策の實施に伴ひ、當然優良船員の養成及船舶試験設備の擴充を必要とすることは言ふ迄もない。前者に就ては、我が國民が天來の海洋民族として、その精神に於ても技術に於ても、船員たるの素質に於て敢て他國船員に劣ることなきは勿論であるが、優秀船建造に依る船腹増加に順應して、更に優良船員を多數に養成して我が海運の人的要素の完璧を期せんとするものである。又、後者に就ては、建造船舶を最も優秀にして且經濟的ならしむるため、船舶の凡ゆる部門に關する試験及研究の設備を整備せんとするものであつて、我が海運の對外進出上緊要缺くべからざる事項である。

これがため逕信省に於ては昭和十二年度以降五箇年間に亘り普通海員養成機關に對し補助金を交付して優良なる水火夫を養成せしむると共に船舶試験に關しては試験水槽の延長及新設、空洞試験装置の新設、汽罐、汽機、發動機試験装置の新設等各般の設備の充實を圖ることとした。

これを要するに、以上の諸方策は夫々緊密なる關聯を有し、これが相俟り相俟つて始めて我國海運の對外進出を實現し得るものと謂ふべく、且これらを統合するところに眞の海運國策の意義が存在するのである。今後これらの諸方策が官民一致の協力に依り、克くその所期の効果を收め得るならば、その時こそ我國海運は始め

て名實共に海國日本の名稱に相應しき存在となり得るであらう。

第四項 優秀船舶建造助成施設

優秀船舶建造助成施設の施行細目は次記優秀船舶建造助成金豫算議會條件、優秀船舶建造助成金交付に關する逕信省告示中に掲げらる。

優秀船舶建造助成計畫は從來の改善助成施設と異り古船解體を伴はざる積極的、劃期的施設にして、其の圓滿なる遂行を期するが爲には官民一致協力して目的の達成に邁進するの緊要なるは論ずる迄も無き所なるを以て、昭和十二年度より昭和十三年度に引續き、殆ど毎回の管理委員會に於て優秀船舶建造促進方に付協議し、同時に尙其の他一般船舶の建造方に關しても審議を盡したり。今昭和十三年度管理委員會に於て一般船舶並に優秀船舶建造進捗の状況等に關し報告ありたる一、二の例を摘録すれば左の如し。

(一) 昭和十三年七月管理委員會に於ける報告

昭和十二年始より八月頃迄は新造註文激増したるが、八月以降漸減し現在に於ても同様なり。即ち

千噸以上の船舶	二七六、〇〇〇噸(製造中)
昭和十二年二月	五〇三、〇〇〇噸(未起工)
計	七七九、〇〇〇噸

四月	計	八九三、〇〇〇噸
六月	計	一、一〇六、〇〇〇噸
八月	計	一、〇八〇、〇〇〇噸
十月	計	九九〇、〇〇〇噸
十二月	計	九九九、〇〇〇噸
昭和十三年四月	計	八五二、〇〇〇噸

備考 本表の噸數は總噸數とす。

右の通なるが、工事中の船舶は常に三十萬噸を上下しつつあり。

現在製造中の船舶は八十五萬噸あるも、此の内には國策優秀船三十萬噸を含む、其の他の新造貨物船は漸減し、小型船は相當新規注文あり、而して昭和十三年の進水豫定船は五十二萬六千噸なるも實際は昨年程度の四十四、五萬噸なるべし。

鋼材の配給狀況は昭和十三年中の進水豫定船五十餘萬噸及修繕材料に對し、船體機關を併せ所要鋼材合計四十二、三萬噸なるが、之に對し約四十萬噸を割當てられ、之を基礎として四、五、六月の四半期分約十萬噸と定められたるが、其の後再吟味の結果一箇年分三十四萬餘噸に定められたり。昨今は此の數量を目標として配給せられつつありて工事に差支なき見込なり。

此の外造船所以外に於ける部分品の製造に對する鋼材の配給も十分ならざるも、出來得る限りの方法を講じつつあり。

(二) 昭和十三年十一月管理委員會に於ける報告

昭和十二年度より實施せられたる優秀船建造進捗の狀況左の如し。
貨物船に付ては、

竣工のもの	油槽船	三隻	三〇、〇〇〇噸
	普通船	三隻	二五、〇〇〇噸
工事中のもの	油槽船	五隻	五一、二〇〇噸
	普通船	二隻	一一、〇〇〇噸

にして油槽船は滿額なるも、普通船には尙六千五十噸の殘あり。
旅客船に付ては、

工事中のもの	一三、〇〇〇噸型	二隻
	一六、五〇〇噸型	一隻
	一〇、〇〇〇噸型	一隻

にして尙八隻十萬餘噸の船舶は未起工なり。

第一 優秀船舶建造助成金豫算議會條件

優秀船舶建造助成金

優秀船舶建造助成ノ爲船舶ヲ建造スル者ニ對シ左ニ掲クル金額以內ヲ支出スルノ契約ヲ結フコトヲ得

一支出年度割

第一種船

昭和十二年度	二〇、八一三 ^円
昭和十三年度	一四五、六八八
昭和十四年度	五八八、四八四
昭和十五年度	一、四二八、八三九
昭和十六年度	二、五四三、九九九
昭和十七年度	三、二九三、八八〇
昭和十八年度	三、二九三、八八〇
昭和十九年度	三、二九三、八八〇
昭和二十年度	三、二九三、八八〇
昭和二十一年度	三、二九三、八八〇

昭和二十二年度	三、二九三、八八〇
昭和二十三年度	三、二九三、八八〇
昭和二十四年度	三、二九三、八八〇
昭和二十五年	三、二九三、八八〇
昭和二十六年	三、二九三、八八〇
昭和二十七年	三、一八四、〇八四
昭和二十八年	二、六三五、一〇四
昭和二十九年	一、二〇七、七五六
計	四四、六九三、五六七

第二種船

昭和十二年度	三八〇、〇〇〇
昭和十三年度	一、八二〇、〇〇〇
昭和十四年度	二、〇〇〇、〇〇〇
昭和十五年度	一、八〇〇、〇〇〇
計	六、〇〇〇、〇〇〇

第一章 船舶改善助成施設

二條 件

- 一 助成金ノ交付ヲ受クヘキ者ハ帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若ハ株主トスル會社ナルコト
- 一 建造セラルヘキ船舶ハ逓信大臣ノ特ニ認ムル場合ノ外總噸數六千噸以上、五分ノ一載荷状態ニテ正常最大馬力ニ對シ速力十九節以上ニシテ旅客定員カ船ノ長サ（メートル）ノ自乗ヲ一〇〇ニテ除シタル數以上ノ鋼製汽船（第一種船ト稱ス）又ハ旅客定員カ十二名以下ノ鋼製汽船（第二種船ト稱ス）ナルコト
- 一 建造セラルヘキ船舶ハ内地造船所ニ於テ之ヲ建造スルコトヲ要シ其ノ建造ニ付テハ豫メ逓信大臣ノ承認ヲ受クヘキコト
- 一 助成金ハ命令書ノ定ムル所ニ依リ支給スルコト
- 一 建造シタル第一種船ハ逓信大臣ノ命スル條件ニ從ヒ其ノ指定スル航路ニ之ヲ就航セシムヘキコト
- 一 助成金ノ交付ヲ受ケ建造シタル船舶ハ逓信大臣ノ定ムル所ニ依リ其ノ承認ヲ受クルニアラサレハ之ヲ擔保ニ供シ又ハ讓渡スルコトヲ得サルコト
- 一 命令書ノ規定ニ違背シタルトキハ契約ヲ解除シ助成金ノ支給ヲ廢止シ既ニ支給シタル助成金ヲ還納セシメ又ハ所爲ノ輕重ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徵收スルコトアルヘキコト

第二 優秀船舶建造助成金交付に關する逓信省告示

逓信省告示第八百二十六號（昭和十二年四月一日附）

優秀船舶建造助成金ノ交付ヲ受ケントスル者ハ左記ニ依リ逓信省ニ申請書ヲ差出スベシ

昭和十二年 四月 一日

逓信大臣 伯爵 兒 玉 秀 雄

一 助成金ノ交付ヲ受クベキ者ハ帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若ハ株主トスル會社ナルコト

二 助成金ノ交付ヲ受クベキ船舶（以下助成船ト稱ス）ヲ分チテ第一種船及第二種船ノ二種トスルコト

（イ） 第一種船ハ左ノ條件ニ適合スルモノナルコト但シ總噸數及速力ニ就テハ逓信大臣ニ於テ左ノ限度ニ達セザルモノヲ承認スルコトアルベキコト

總噸數 六、〇〇〇噸以上

速力（五分ノ一載荷状態、正常最大馬力） 一九節以上

旅客定員 船ノ長サ（米）ノ自乗ヲ一〇〇ニテ除シタル數以上

（ロ） 第二種船ハ左ノ條件ニ適合スルモノナルコト但シ逓信大臣ニ於テ左ノ限度ニ達セザルモノヲ承認スルコトアルベキコト

總噸數 六、〇〇〇噸以上

速力（五分ノ一載荷状態、正常最大馬力） 一九節以上

旅客定員 一二人以下

三 助成船ハ内地造船所ニ於テ建造シ内地、朝鮮、臺灣又ハ關東州ニ船籍ヲ定ムベキコト

四 助成船ノ建造ニ付テハ左ノ各號ニ依ルベキコト

(イ) 建造計畫及造船所ニ付逓信大臣ノ承認ヲ受クルコト

(ロ) 仕様書及圖面ニ付逓信大臣ノ承認ヲ受クルコト

(ハ) 船型及推進器ニ付水槽試験ヲ受ケ其ノ選定ニ付逓信大臣ノ承認ヲ受クルコト但シ逓信大臣ニ於テ特ニ認ム

ル場合ハ此ノ限ニ在ラザルコト

(ニ) 材料、機關及艤裝品ニ付テハ本邦製品ヲ使用スルコト但シ本邦ニ於テ製作困難ナル場合、急速ノ需要ニ應

ジ難キ場合其ノ他已ムコトヲ得ザル事由アル場合ニ於テ逓信大臣ノ承認ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラザル

コト

(ホ) 逓信大臣ノ適當ト認ムル所ニ依リ速力試験ヲ執行スルコト

五 第一種船ノ助成金ハ命令書ノ定ムル所ニ依リ總噸數一噸ニ付速力ニ應ジ左ノ算式ニ依リ算定シタル金額 Y (圓)

ノ年賦償還ニ對スル元利補給ノ方法ヲ以テ支給スルコト

$$Y = 47V - 738.5$$

V ハ速力(節)ニシテ計畫速力ヲ超過スルトキハ之ヲ計畫速力ニ止ム

六 第二種船ニ對スル助成金ハ總噸數一噸ニ付四〇圓トシ龍骨据附ノトキ其ノ四分ノ一以内ヲ、竣工ノトキ其ノ殘餘ヲ支給スルコト

七 前二項ノ助成金ハ竣工總噸數ガ計畫總噸數ヲ超過スルトキハ其ノ超過噸數ニ付テハ之ヲ支給セザルコト又一噸未滿ノ端數ニ付テハ之ヲ支給セザルコト

八 申請書ニハ助成船建造計畫書(附録書式)ヲ添付スルコト

九 申請書ハ昭和十二年四月一日ヨリ昭和十五年三月末日迄ニ之ヲ提出スベキコト但シ第二種船ニ付テハ同一申請者ハ當分ノ内一隻ヲ超ユル助成船ニ付申請スルコトヲ得ザルコト

一〇 第一種船 逓信大臣ノ命ズル條件ニ從ヒ其ノ指定スル航路ニ之ヲ就航セシムベキコト

一一 助成金ノ交付ヲ受ケテ建造シタル船舶ニ付テハ命令書ノ定ムル所ニ依リ必要事項ヲ逓信大臣ニ届出ヅルコト

一二 助成金ノ交付ヲ受ケテ建造シタル船舶ハ命令書ノ定ムル所ニ依リ逓信大臣ノ承認ヲ受クルニ非ザレバ之ヲ讓渡シ貸渡シ若ハ擔保ニ供シ又ハ之ニ著シキ改造若ハ變更ヲ加フルコトヲ得ザルコト

一三 助成金ノ交付ヲ受ケテ建造シタル船舶ハ逓信大臣ノ承認ヲ受クルニ非ザレバ之ニ外國人船員ヲ乗組マシムルコトヲ得ザルコト

一四 命令書ノ規定ニ違反シタルトキハ契約ヲ解除シ、助成金ヲ支給ヲ廢止シ、既ニ支給シタル助成金ヲ還納セシメ又ハ所爲ノ輕重ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徴收スルコトアルベキコト

一五 本告示ニ於テ速力トハ正常最大馬力ニ對スル速力ニシテ第四項(ホ)號ノ試験ニ依リ測定シタルモノヲ謂ヒ船ノ長サトハ船舶滿載吃水線規程第四條ニ規定スルモノヲ謂フコト

附 錄 書 式

助成船建造計畫書

- 一 第一種船又ハ第二種船ノ別及用途
- 二 計畫船體主要寸法及夏期滿載吃水
- 三 計畫總噸數
- 四 計畫重量噸數
- 五 計畫各等旅客定員
- 六 機關ノ種類、數及主要項目
- 七 計畫馬力
- 八 計畫速力
- 九 船級ノ登錄ヲ爲サントスル船級協會名
- 一〇 建造セントスル造船所名
- 一一 製造番號

- 一二 龍骨据附豫定年月日
- 一三 竣工豫定年月日
- 一四 製造價格
- 一五 就航豫定航路

年 月 日

住 所

氏

名 印

第五項 遠洋航海助成施設

遠洋航海助成施設の施行細目は次記遠洋航海助成金豫算議會條件、遠洋航海助成金交付に關する逕信省告示中に掲げらる。

遠洋航海助成施設は右告示の通實施せらるることとなりたる所、其の後支那事變に基く時局の影響に因り、海外海運市場の依然たる不況にも拘らず本邦に於ては船腹は益々不足を告ぐるに至り、本件助成施設の實施に付ては慎重なる考慮を要するの實況となり、之が爲折角成立したる本施設も、昭和十二年九月頃に至り將來海運界の緩和を見るに至る迄一時其の施行を延期するの止むを得ざることに決定せられ、更に昭和十三年度總豫算公布(昭和十三

年三月十六日)に際し、本件助成金豫算は全部之を廢止する旨發表せらるるに至りたるは、時局柄洵に止むを得ざりし次第なるも遺憾に堪へざる所なり。

其の後昭和十三年度に入り、管理委員會に於て屢々同施設復活の要否に付審議したるも、時局の關係に因り依然として其の儘となりたるが、本件は我國航權の擴張に關し重大なる關係を有する次第に付、將來海運界の推移に應じ更に慎重考慮を要する問題なりと思料せらる。

第一 遠洋航海助成金豫算議會條件

遠洋航海助成金

遠洋航海助成ノ爲左ノ條件ニ依り海運業者ニ對シ左ニ掲クル金額以内ヲ支出スルノ契約ヲ結フコトヲ得

一 支出年度割	
昭和十二年度	一、一三二、〇〇〇 ^円
昭和十三年度	二、三二八、〇〇〇
昭和十四年度	二、三二八、〇〇〇
昭和十五年度	二、三二八、〇〇〇
昭和十六年度	二、三二八、〇〇〇

計

一〇、四三四、〇〇〇

二條 件

- 一 助成金ノ交付ヲ受クヘキ海運業者ハ帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若ハ株主トスル會社ナルコト
- 一 助成スヘキ航海ハ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外近海區域第一區外ニ於テ百八十日以上繼續スルモノナルコト
- 一 使用船舶ハ内地、朝鮮、臺灣又ハ關東州ニ船籍港ヲ定ムル船舶ニシテ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外總噸數四千噸以上最快速力一時間十二海里以上船齡二十五年未滿ノモノナルコト
- 一 助成金ハ命令書ノ定ムル所ニ依り支給スルコト
- 一 命令書ノ規定ニ違背シタルトキハ契約ヲ解除シ助成金ノ支給ヲ廢止シ既ニ支給シタル助成金ヲ還納セシメ又ハ所爲ノ輕重ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徵收スルコトアルヘキコト

第二 遠洋航海助成金交付に關する遞信省告示

遞信省告示第九百七號(昭和十二年七月二日附)

遠洋航海助成金ノ交付ヲ受ケントスル者ハ左記ニ依り遞信省ニ申請書ヲ差出スベシ

昭和十二年七月二日

遞信大臣 永井柳太郎

- 一 助成金ノ交付ヲ受クヘキ者ハ海運業者ニシテ帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若ハ株主トスル會社ナルコト
- 二 助成金ノ交付ヲ受クヘキ航海(以下適格航海ト稱ス)ハ遞信大臣ノ特ニ認ムル場合ノ外左ノ各號ノ一ニ該當スルモノナルヲ要スルコト但シ近海區域第一區外ノ諸港間ニ於ケル航海ノ途中專ラ船舶検査ノ受檢、炭水食料ノ補給、船員ノ補充交替若ハ避難ノ爲又ハ海難ニ罹リタルニ因リ同區内ノ港ニ寄港スルモ妨ナキコト
- (イ) 專ラ近海區域第一區外ノ諸港間ニ於テ百八十日以上繼續スル航海
- (ロ) 近海區域第一區内ノ最後ノ港ヲ發航シ同區内ノ最初ノ港ニ到達スル迄引續キ百八十日以上ヲ要スル航海
- 三 使用船舶ハ内地、朝鮮、臺灣又ハ關東州ニ船籍ヲ定ムル船舶ニシテ遞信大臣ノ認ムル場合ノ外總噸數四千噸以上、最快速力一時間十二海里以上且船齡二十五年未滿ノモノナルベキコト
- 四 第二項ニ定ムル適格航海ノ日數ノ算定ハ左ノ各號ニ依ルコト
- (イ) 左ニ掲クル日數ニシテ遞信大臣ノ承認ヲ受ケタルモノハ之ヲ適格航海ノ日數ニ通算スルコト
但シ近海區域第一區内ニ於ケルモノニ付テハ此ノ限ニ在ラザルコト
 - 一 積荷、揚荷及炭水補給ノ爲要シタル日數
 - 二 不可抗力ニ因ル滯船日數
 - 三 修繕ノ爲要シタル日數
- (ロ) 近海區域第一區外ノ諸港間ニ於ケル航海ノ途中專ラ船舶検査ノ受檢、炭水食料ノ補給、船員ノ補充交替又

- ハ避難ノ爲同區内ノ港ニ寄航シタルトキハ同區外ノ最後ノ發航港ヨリ同區外ノ最初ノ到達港ニ至ル海里程ニ依リ算定シタル日數ヲ適格航海ノ日數トスルコト
- (ハ) 近海區域第一區外ノ諸港間ニ於ケル航海ノ途中海難ニ罹リタルニ因リ同區内ノ港ニ寄港シタルトキ引續キ豫定ノ航海ニ從事シタル場合ニ在リテハ前號ノ例ニ依リ、豫定ノ航海ヲ中止シタル場合ニ在リテハ海難ノ日ノ翌日ヨリ同區内ノ最後ノ港ヲ發航スル日ノ前日迄ノ日數ヲ適格航海ノ日數ニ算入セザルコト
- (ニ) 空船航海ニ付テハ遞信大臣ノ承認ヲ受ケタルモノ、外其ノ日數ヲ適格航海ノ日數ニ通算セザルコト
- 五 助成金ハ左ノ各號ニ依リ支給スルコト
 - (イ) 總噸數一噸、航海日數三十日ニ付金九十錢ノ割合ヲ以テ算定スルコト
 - (ロ) 引續キ一年以上ノ適格航海ニ從事スルトキハ其ノ一年ヲ超ユル期間ニ付總噸數一噸航海日數三十日毎ニ金二十錢ヲ加算スルコト
 - (ハ) 大西洋方面ニ於ケル適格航海ニ付テハ總噸數一噸、航海日數三十日毎ニ金十錢ヲ加算スルコト
 - (ニ) 三十日未滿ノ航海日數ニ付テハ日割ヲ以テ計算スルコト
 - (ホ) 使用船舶ノ總噸數ニ一噸未滿ノ端數アルトキハ之ヲ切棄テ計算スルコト
- 六 前項(ハ)ノ加算ハ使用船ガスエズ運河若ハパナマ運河ニ入りタル日又ハ赤道以南ニ於テ東徑十八度若ハ西徑七十度ヲ通過シタル日ニ終始スル期間ニ付之ヲ爲スコト

七 第二項及第四項乃至第六項ノ日數ノ計算ニ付テハ一日未滿ノ端數ハ之ヲ一日トスルコト
 八 助成金ハ最初ノ百八十日分ニ付テハ適格航海開始ノ日ヨリ六月ヲ經過シタルトキ、其ノ後ノ分ニ付テハ一月毎
 ニ之ヲ支給スルコト

九 申請書ハ附録書式ニ依ルベキコト

一〇 使用船舶ニハ遞信大臣ノ承認ヲ受クルニ非ザレバ外國人船員ヲ乗組マシムルヲ得ザルコト

二 命令書ノ規定ニ違背シタルトキハ契約ヲ解除シ、助成金ノ支給ヲ廢止シ、既ニ支給シタル助成金ヲ還納セシ
 メ又ハ所爲ノ輕重ニ從ヒ相當ノ違約金ヲ徵收スルコトアルベキコト

附録書式

遠洋航海助成申請書

一 航路 (特定ノ航路ナキ場合ハ就航方面)

二 使用船舶ノ隻數總噸數

三 航海回數

四 配船ノ豫定

右航海ニ從事シ遠洋航海助成金ノ交付ヲ相受度此段及申請候也

年 月 日

住 所

氏

名 印

遞 信 大 臣 宛

備 考

一 昭和十二年度ノ豫定ヲ記入スルコト

二 第三號ハ昭和十二度中ノ發航回數ヲ記入スルコト

三 第四號ハ昭和十二度中ニ發航スル各船舶ニ付大體ノ豫定年月ヲ記入スルコト

第六項 船舶金融施設

船舶金融施設ノ施行細目は次記造船資金貸付補給及損失補償議會條件、船舶建造融資補給及損失補償法並同法關
 係法令中に掲げらる。

第一 造船資金貸付補給及損失補償議會條件

造船資金貸付補給及損失補償

政府ハ造船資金ノ貸付ヲ爲ス者ニ對シ其ノ貸付金額七千萬圓ヲ限リ左ノ條件ニ依リ補給金ヲ支出シ且貸付ニ因リ

第一章 船舶改善助成施設

受ケタル損失ヲ補償スルノ契約ヲ結フコトヲ得

一 貸付ハ左記ニ依ルコト

(イ) 造船資金ノ融通ニ限ルコト

(ロ) 十五年以内ノ年賦償還ノ方法ニ依ルコト但シ其ノ期間内ニ於テ二年以内ノ据置期間ヲ定ムルコトヲ得ルコト

(ハ) 建造セラルル船舶(建造中ノ船舶ヲ含ム)ニ第一順位ノ抵當權ヲ設定スルコト但シ建造中ノ船舶カ竣工スル迄ハ一時他ノ船舶又ハ其ノ他ノ物件ヲ擔保トスルコトヲ得ルコト

(ニ) 擔保價格ハ抵當タル船舶ノ價格ノ三分ノ二以内ニシテ且保險金額ノ五分ノ四以内トスルコト

(ホ) 貸付利率ハ年三分七厘トスルコト

二 貸付ヲ受クル者ハ帝國臣民又ハ帝國臣民ノミヲ社員若ハ株主トスル會社ニシテ海運業ヲ營ム目的ヲ以テ内地ニ於テ船舶ヲ建造スル者ニ限ルコト

三 建造セラルル船舶(建造中ノ船舶ヲ含ム)ハ總噸數四千噸以上最快速力一時間十三海里半以上ノ鋼製貨物船トスルコト但シ總噸數二千噸以上最快速力一時間十一海里以上ノ鋼製貨物船ニシテ特ニ主務大臣ノ承認ヲ受ケタル場合ハ此ノ限ニ在ラス

四 補給金ハ貸付金額ニ對シ年一分ニ相當スル金額トスルコト

貸付ニ充ツル資金ノ原價カ年三分七厘ヲ超ユル場合ハ其ノ超過スル率ニ相當スル金額ヲ前項補給金額ニ併セ補給シ貸付ニ充ツル資金ノ原價カ年三分七厘ニ達セサル場合ハ年三分七厘トノ差率ニ相當スル金額ヲ前項補給金額ヨリ減スルコト

債券ノ發行ニ依ル資金ヲ以テ貸付ニ充ツル場合ニ於テハ前項ノ資金ノ原價ハ該債券ノ發行者利廻トスルコト

五 損失補償金ハ貸付ニ因リ受ケタル損失額ニ對シ百分ノ七十二ニ相當スル金額トスルコト

前項ノ損失及其ノ額ハ損失補償ノ契約其ノ他ノ條件ニ從ヒ主務大臣之ヲ決定スルコト

六 貸付ヲ爲サントスルトキハ豫メ主務大臣ノ承認ヲ受クヘキコト

第二 船舶建造融資補給及損失補償法

朕帝國議會ノ協賛ヲ經タル船舶建造融資補給及損失補償法ヲ裁可シ茲ニ之ヲ公布セシム

御名 御璽

昭和十四年四月四日

内閣總理大臣	男爵	平	沼	駒	一	郎
遞信大臣		鹽	野	季		彦
大藏大臣		石	渡	莊	太	郎

法律第七十一號（四月五日官報）

船舶建造融資補給及損失補償法

第一條 政府ハ海運業ノ振興ヲ圖ル爲必要アリト認ムルトキハ船舶建造資金ノ融通ヲ爲ス金融機關ニ對シ補給金ヲ支給シ且融通ニ因リテ受ケタル損失ヲ補償スルノ契約ヲ爲スコトヲ得

前項ノ契約ハ之ニ基キ支給スベキ補給金ノ總額ガ帝國議會ノ協賛ヲ經タル金額ヲ超エザル範圍内ニ於テ之ヲ爲スコトヲ要ス

第二條 前條ノ契約ヲ爲スコトヲ得ル期間ハ昭和十四年度以降十年間トス

第三條 第一條ノ船舶建造資金及金融機關ノ範圍、補給金支給ノ限度並ニ船舶建造資金ノ融通ヲ受クルコトヲ得ベキ者ノ範圍ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第四條 政府ハ第一條ノ契約ヲ爲サントスルトキハ金融機關ヲシテ船舶建造資金ノ融通ニ付左ノ各號ニ依ラシムルコトヲ要ス

一 融通資金ノ償還方法ハ十五年以内ノ年賦償還ニ依ルコト但シ其ノ期間内ニ於テ二年以内ノ据置期間ヲ定メ得ルコト

二 融通資金ニ依リテ建造セラルル船舶ニ第一順位ノ抵當權ヲ設定スルコト但シ船舶建造中ニ在リテハ之ニ代ヘテ一時他ノ船舶其ノ他ノ物件ヲ擔保ト爲シ得ルコト

三 資金融通ノ限度ハ建造セラルル船舶ノ擔保價格ヲ超エザルコト但シ政府ノ認可ヲ受ケ其ノ擔保不足分ニ付他ノ船舶其ノ他ノ物件ヲ擔保ト爲シタルトキハ此ノ限ニ在ラザルコト

四 船舶ノ擔保價格ハ當該船舶ノ價格ノ三分ノ二又ハ保險金額ノ五分ノ四ノ中其ノ低キモノニ依ルコト

五 貸付利率ハ勅令ノ定ムル率ニ依ルコト

第五條 第一條ノ契約ニ基ク政府ノ損失補償ハ金融機關ガ融通ニ因リテ受ケタル損失ノ百分ノ七十トス前項ノ損失ヲ決定スル基準ハ政府之ヲ定ム

第一項ノ損失及其ノ額ハ船舶融資損失審査會之ヲ決定ス船舶融資損失審査會ニ關スル規程ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第六條 金融機關ハ損失補償ヲ受ケタル後ト雖モ其ノ債權ヲ保有シ且之ヲ取立ツルコトヲ要ス金融機關ハ前項ノ取立ニ依リテ得タル金額ヨリ債權行使ノ爲要シタル費用ヲ控除シ其ノ殘額ノ百分ノ七十二相當スル金額ヲ政府ニ納付スベシ

第七條 第一條ノ契約ニ基キ政府ガ金融機關ニ對シテ支拂フベキ損失補償金ハ國債證券ヲ以テ之ヲ交付スルコトヲ得

第八條 政府ハ前條ノ規定ニ依リ交付スル爲必要ナル額ヲ限度トシ公債ヲ發行スルコトヲ得

第九條 本法ニ依リ交付スル國債證券ノ交付價格ハ時價ヲ參酌シテ大藏大臣之ヲ定ム

第十條 金融機關ガ本法又ハ第一條ノ契約ニ違反シタルトキハ政府ハ融通資金ノ全部若ハ一部ニ付補給ヲ爲サズ、損失ノ全部若ハ一部ニ付補償ヲ爲サズ又ハ補給金若ハ補償金ノ全部若ハ一部ノ返還ヲ命ズルコトヲ得

附 則

本法施行ノ期日ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第三 船舶建造融資補給及損失補償法施行期日の件

(昭和十四年十二月二十七日勅令第八百九十四號)

船舶建造融資補給及損失補償法ハ昭和十五年一月一日ヨリ之ヲ施行ス

第四 船舶建造融資補給及損失補償法施行令

(昭和十四年十二月二十七日勅令第八百九十五號)

第一條 船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ船舶建造資金ノ融通ヲ受クルコトヲ得ベキ船舶ハ左ニ掲グル條件ヲ具備スルコトヲ要ス但シ特ニ主務大臣ノ認可ヲ受ケタル船舶ニ在リテハ第二號及第三號ノ條件ヲ具備スルコトヲ要セズ

一 内地ニ於テ建造セラルルコト

二 總噸數四千噸以上ナルコト

三 鋼製貨物汽船又ハ旅客定員ガ船舶ノ長サヲメートルニテ表シタル數ノ二乗ノ百分ノ一以下ナル鋼製貨客汽船ナルコト

第二條 船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ金融機關ハ内地ニ本店又ハ主タル事務所ヲ有スル銀行、信託會社及保險會社トス

第三條 船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ補給金ハ融通資金ノ未償還額ニ對シ年百分ノ一ノ割合ニ相當スル金額ヲ限度トシ銀行及信託會社ニ付テハ大藏大臣ニ、保險會社ニ付テハ商工大臣及大藏大臣ニ協議シテ遞信大臣之ヲ定ム但シ主務大臣ノ認可ヲ受ケテ發行スル債券ニ依ル資金ヲ以テ貸付ニ充ツル場合ニ於テ該債券ノ發行者利廻ガ貸付利率ヲ超ユルトキハ其ノ超過スル率ニ百分ノ一ヲ加算シタル割合ニ相當スル金額ヲ限度トス

第四條 船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ船舶建造資金ノ融通ヲ受クルコトヲ得ベキ者ハ帝國法令ニ依リ日本船舶ヲ所有スルコトヲ得ル者トス

第五條 船舶建造融資補給及損失補償法第四條第五號ノ貸付利率ハ年三分七厘トス

附 則

本令ハ船舶建造融資補給及損失補償法施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第五 船舶建造融資補給及損失補償法施行規則

(昭和十四年十二月二十八日逕信省令第六十九號)

第一條 金融機關船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ契約(以上單ニ補給契約ト稱ス)ヲ爲サントスルトキハ逕信大臣ノ指定スル期日迄ニ當該年度ニ於テ融通ヲ爲サントスル資金ノ額ヲ記載シタル申請書ニ當該年度ニ於テ支給ヲ受ケントスル補給金ノ見込額及之方算出ノ明細ヲ記載シタル書面ヲ添附シ之ヲ逕信大臣ニ提出スベシ

第二條 逕信大臣補給契約ヲ爲シタルトキハ金融機關ノ名稱及所在地並ニ當該金融機關ガ補給契約ニ依リ融通ヲ爲シ得ベキ資金ノ額ヲ告示ス

第三條 金融機關船舶建造融資補給及損失補償法第四條第三號但書ノ認可ヲ受ケントスルトキハ申請書ニ左ノ書類ヲ添ヘ之ヲ逕信大臣ニ提出スベシ

- 一 擔保不足分ニ付擔保ト爲サントスル物件ノ明細ヲ記載シタル書面
 - 二 融通ヲ受ケントスル者ノ財産狀況調書
 - 三 融通ヲ受ケントスル者ノ營業狀況調書
- 第四條 金融機關船舶建造融資補給及損失補償法施行令第一條但書ノ認可ヲ受ケントスルトキハ申請書ニ左ノ書類ヲ添ヘ之ヲ逕信大臣ニ提出スベシ

一 船舶件名書

二 建造セラルル船舶ノ就航スベキ航路又ハ區域ヲ記載シタル書面
前項ノ船舶件名書ニハ左ノ事項ヲ記載スベシ

- 一 船舶ノ種類
- 二 機關ノ種類及其ノ數
- 三 計畫總噸數
- 四 船舶ノ長サ(メートルニテ表シタルモノ)
- 五 旅客定員
- 六 計畫馬力
- 七 計畫最快速力
- 八 起工豫定年月
- 九 竣工豫定年月
- 十 注文者ノ氏名又ハ其ノ名稱
- 十一 造船者ノ氏名又ハ其ノ名稱
- 十二 契約建造價格

第一章 船舶改善助成施設

附 則

本令ハ船舶建造融資補給及損失補償法施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第六 船舶建造融資補給及損失補償法第一條の契約を

爲さんとする者の申請書提出方の件

其ノ一 (昭和十四年十二月二十九日逓信省告示第三千八百二十一號)

昭和十四年度ニ於テ船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ契約ヲ爲サントスル者ハ昭和十五年一月三十一日迄ニ船舶建造融資補給及損失補償法施行規則第一條ノ申請書ヲ提出スベシ

昭和十四年度ニ於テ爲スベキ契約ノ範圍左ノ如シ

- 一 金融機關ガ契約ニ基キ融通シ得ベキ資金ノ額 九千萬圓以内
- 二 金融機關ニ對シ契約ニ基キ支給スベキ補給金ノ額 六十萬圓以内

其ノ二 (昭和十五年四月二十二日逓信省告示第千八百九十九號)

昭和十五年度ニ於テ船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ契約ヲ爲サントスル者ハ昭和十五年五月十日迄ニ船舶建造融資補給及損失補償法施行規則第一條ノ申請書ヲ提出スベシ

昭和十五年度ニ於テ爲スベキ契約ノ範圍左ノ如シ

- 一 金融機關ガ契約ニ基キ融通シ得ベキ資金ノ額 九千萬圓以内
- 二 金融機關ニ對シ契約ニ基キ支給スベキ補給金ノ額 七十二萬圓以内

第七 船舶建造融資補給及損失補償法第一條の契約を

爲したる金融機關に關する件

(昭和十五年四月二十二日逓信省告示第千八百八十八號)

昭和十四年度ニ於テ船舶建造融資補給及損失補償法第一條ノ契約ヲ爲シタル金融機關ノ名稱及所在地並ニ當該金融機關ガ右ノ契約ニ依リ融通ヲ爲シ得ベキ資金ノ額左ノ如シ

名 稱	所 在 地	融 通 金 額
株式會社日本興業銀行	東京市麴町區丸ノ内一丁目八番地	金 五 千 萬 圓
三菱信託株式會社	同 二丁目六番地	金 四百五十五萬圓
株式會社三菱銀行	同 二丁目五番地ノ一	金 四百十萬七千圓
株式會社第一銀行	同 一丁目一番地	金 七十五萬圓

附表

第一號 第一次船舶改善助成施設に依る代船(新造船) 主要件名表

船名	總噸數(竣工)	進水年月(昭和)	速力(實測)	機	關	造船所	船主
吾妻山丸	七、六一三	八、五、二八	一八、六	二衝程複動發動機(六筒)		三井、玉	三井物產
宇野丸	七、五〇四	八、六、二四	一五、五	同		三菱、長崎	東洋汽船
鹿野丸	六、九四〇	八、九、一六	一八、四	二衝程複動發動機(七筒)		浦賀船渠	國際汽船
天城山丸	七、六二三	八、一二、二八	一八、〇	二衝程複動發動機(六筒)		三井、玉	三井物產
日洋丸	七、五〇八	八、一二、二四	一五、六	同		三菱、長崎	東洋汽船
高榮丸	六、七七四	八、九、三	一五、八	同		同	高千穂商船
長良丸	七、一四二	九、四、二八	一八、一	二衝程複動發動機(七筒)		橫濱船渠	日本郵船
那古丸	七、一三九	九、六、二四	一八、一	同		浦賀船渠	同
能登丸	七、一八四	九、五、一	一八、一	同		三菱、長崎	同
能代丸	七、一八三	九、六、二八	一八、一	同		同	同
清澄丸	六、九八三	九、六、三〇	一八、二	同		川崎	國際汽船
神州丸	四、一八〇	八、一一、一五	一五、六	四衝程單動發動機(八筒) 二衝程複動發動機(二筒)		三菱、神戸	吾妻汽船
東亞丸	一〇、〇五〇	九、四、二二	一八、〇	二衝程複動發動機(八筒)		川崎	飯野商事

月洋丸	七、五〇八	九、三、一六	一五、六	二衝程單動發動機(六筒)		三菱、長崎	東洋汽船
鳴門丸	七、一四二	九、八、二九	一八、一	二衝程複動發動機(七筒)		橫濱船渠	日本郵船
野島丸	七、一八三	九、一〇、二四	一八、一	同		三菱、長崎	同
阿蘇山丸	六、三五九	九、一二、二〇	一八、〇	同		三井、玉	三井物產
極東丸	一〇、〇五一	九、一二、一五	一八、一	二衝程複動發動機(八筒)		川崎	飯野商事
海平丸	四、五七五	九、九、八	一四、六	四衝程單動發動機(一〇筒)		三井、玉	嶋谷汽船
青葉山丸	六、三五九	一〇、一一、二二	一八、二	二衝程複動發動機(六筒)		同	三井物產
屏東丸	四、四六八	一〇、三、二三	一五、七	同		三菱、長崎	大阪商船
臺東丸	四、四六六	一〇、六、一八	一六、一	同		同	同
彰化丸	四、四六七	一〇、八、三一	一六、〇	同		同	同
天洋丸	六、八四三	一〇、一一、二二	一五、七	二衝程單動發動機(六筒)		同	東洋汽船
千光丸	四、四七二	一〇、五、一八	一六、七	同		同	近海郵船
萬光丸	四、四七一	一〇、六、二九	一六、六	同		同	同
宏山丸	四、一八〇	一〇、一一、二二	一五、八	同		三菱、神戸	山本汽船
新興丸	六、四七九	一〇、三、五	一六、〇	同		橫濱船渠	新興汽船
金剛丸	七、〇四三	九、一二、七	一八、三	同		播磨造船	國際汽船
朝日丸	四、五五〇	一〇、三、二三	一四、七	同		三井、玉	三井物產

第六節 海運國策

二〇四

明石山丸	四、五五〇	一〇、四、二〇	一五、〇	同	同	同
計	三一隻	一九八、九八九噸				

第二號

第二次船舶改善助成施設に依る代船(新造船)主要件名表

船名	總噸數(竣工)	進水年月(昭和)	(實測)速力	機	關	造船所	船主
かんべら丸	六、四七七	一一、三、一二	一八、七	二衝程複動發動機 一箇		三井、玉	大阪商船
東京丸	六、四八六	一一、六、二二	一八、六	同		同	攝津商船
神洋丸	四、八三六	一一、六、九	一四、八	三聯成汽機 一箇 筒形汽機 二箇		同	栗林商船
濱江丸	五、四一八	一一、六、一九	一五、一	一箇筒形汽機 二箇		播磨造船	大連汽船
衣笠丸	六、八一	一一、二、二六	一八、五	二衝程複動發動機 一箇		川崎	國際汽船
北洋丸	四、二一六	一一、三、六	一五、一	低壓タービン 二箇 機一箇 筒形汽機 二箇		浦賀船渠	北日本汽船
赤城丸	七、三八六	一一、六、六	一八、七	二衝程複動發動機 一箇		三菱、長崎	日本郵船
御寶山丸	九、二〇四	一一、一〇、一七	一八、四	同		三井、玉	三井物産
計	八隻	五〇、八三四噸					

第三號

第三次船舶改善助成施設に依る代船(新造船)主要件名表

船名	總噸數(竣工)	進水年月(昭和)	(實測)速力	機	關	造船所	船主
有馬山丸	六、五五一	一一、四、二八	一九、一	二衝程複動發動機 一箇		三井、玉	三井物産
日吉丸	四、〇四六	一一、二、二八	一四、六	タービン汽機(全衝動二段減速) 一箇 筒形汽機 二箇		川崎	吾妻汽船
善洋丸	六、四四一	一一、四、一〇	一六、一	二衝程複動發動機 一箇		三菱、横濱	東洋汽船
天龍丸	四、八六一	一一、一、一五	一五、六	タービン汽機(全衝動二段減速) 一箇 筒形汽機 三箇		大鐵(因島)	内外汽船
三與丸	四、九六〇	一一、五、二九	一四、六	同		同	佐藤汽船
盤谷丸	五、三五一	一一、三、三〇	一五、四	四衝程單動發動機 一箇(二軸)		三菱、神戸	大阪商船
高瑞丸	七、〇七二	一一、二、二七	一五、八	二衝程單動發動機 一箇		三菱、長崎	高千穂商船
北昭丸	四、二一一	一一、二、九	一五、一	低壓タービン 二箇 機一箇 筒形汽機 二箇		浦賀船渠	北日本汽船
淺香丸	七、三九八	一一、七、七	一八、六	二衝程複動發動機 一箇		三菱、長崎	日本郵船
計	九隻	五〇、八九一噸					

第四號 第一次船舶改善助成施設に依る解體船主要件名表

船名	總噸數	航海速度(節)	助成申請當時ノ船齡	船ノ種類	船主
萬田山丸	四、三一七	八、五	三一	貨物船	三井物産會社
吾妻山丸	四、三五九	九、	二六	同	遼東汽船會社
棒名山丸	二、九八一	八、五	三一	同	同
愛宕山丸	二、九四九	八、五	三二	同	同
第三乾坤丸	三、五九六	八、	四二	同	乾合名會社
第五乾坤丸	二、八八〇	九、	四二	同	同
明石丸	三、八三一	九、五	三五	貨客船	村尾船渠會社
遠江丸	三、三五九	八、五	三一	貨物船	鈴木與平
チヨイサン丸	一、八〇〇	九、五	四四	同	大洋海運會社
隆昌丸	二、八八〇	九、五	三五	同	佐藤國汽船會社(大連)
泰昌丸	二、五七九	九、	三六	同	同
桃園丸	三、四六〇	一〇、五	二七	同	北日本汽船會社
臺北丸	一、四六八	二、	四一	同	同

宮島丸	一、五三四	一〇、	三五	同	同
加賀丸	二、二四五	九、	三八	同	荻布海商會社
第八多聞丸	二、九八五	一〇、	四四	同	八馬汽船會社
北海丸	四、四四八	一〇、	二九	同	大正海運會社
三陽丸	四、三三六	九、	三一	同	合資會社三陽社
天城山丸	三、六六二	八、五	二八	同	遼東汽船會社
第六多聞丸	三、三二一	八、	四九	同	八馬汽船會社
美保丸	四、四〇七	九、五	二六	同	松岡汽船會社
吉林丸	三、七七一	九、	三七	同	大關汽船會社
第二十一共同丸	一、三八〇	一二、	四三	貨客船	阿波國共同汽船會社
南海丸	四、九三〇	九、五	三五	貨物船	株式會社東洋共榮社
洋仁丸	七、一六二	九、	三二	同	大華汽船會社
八郎丸	二、八〇五	一〇、五	四二	工船	日本合同工船會社
登久丸	四、九三二	九、五	三二	貨物船	東海汽船會社
伊豫丸	五、九六一	一一、五	三一	貨客船	日本郵船會社
鎌倉丸	五、八四五	一一、	三六	貨物船	同
河内丸	五、七九七	一一、五	三六	貨客船	同

白海丸	天津丸	大津丸	晴海丸	三島丸	安藝丸	加賀丸	八幡丸	關貢丸	沙河丸	永代丸	壽滿丸	三河丸	大享丸	大福丸	孟頁丸	嚴島丸
四、九〇三	四、〇二二	二、〇〇五	五、二四七	七、九〇四	六、〇二二	五、八六〇	三、五〇〇	五、〇五九	五、四九九	二、八二五	二、一四八	二、八八六	一、六四三	二、五五五	四、三五二	三、八七五
九、	九、	一〇、	一〇、	一二、四	一一、七	一一、八	一〇、三	九、	九、	八、	八、	八、	九、	一〇、	九、	九、
三二	三九	三三	三八	二五	三〇	三二	三五	二五	三一	四三	四〇	三八	二八	三二	三二	四五
同	貨物船	旅客船	貨物船	同	同	同	貨客船	同	同	同	同	貨物船	同	貨客船	貨物船	工船
株式會社三輪商店	神戶汽船會社	日清汽船會社	矢吹合名會社	同	同	同	同	同	日本郵船會社	沙河汽船會社	八馬汽船會社	齋藤合名會社	株式會社阿部商會	日清汽船會社	日清汽船會社	川崎汽船會社

春州丸	五州丸	さかき丸	樺太丸	神州丸	日吉丸	富美丸	第一眞盛丸	天龍丸	豐前丸	第六室蘭丸	天洋丸	博多丸	神奈川丸	佐渡丸	丹波丸	若狹丸
二、六八二	五、四七一	三、四〇二	二、八一八	二、八八四	二、三六八	二、〇四一	四、三五三	二、五四七	二、五一九	二、九六七	一三、四〇一	五、九六九	五、八五三	五、八九八	五、八四四	六、〇七〇
九、	九、	一四、八	一〇、	九、	一〇、	一〇、	一一、	八、	九、	一〇、	一五、	一一、	一一、	一一、	一一、	一一、
三五	三二	二〇	四九	三六	四〇	五二	三二	三四	四二	三三	二五	三六	三六	三五	三五	三六
同	貨物船	旅客船	工船	同	貨物船	工船	同	同	同	貨物船	旅客船	同	同	同	同	同
田中汽船會社	福原汽船會社	大連汽船會社	日本合同工船會社	同	吾妻汽船會社(株式)	日本合同工船會社	眞盛汽船會社	白洋汽船會社	栗林商船會社	栗林商船會社	同	同	同	同	同	同

龍威丸	紀洋丸	香港丸	あまぞん丸	あるたい丸	あんです丸	美春丸	嘉久丸	第十二多開丸	第十一平榮丸	有明丸	富村丸	田村丸	淀清丸	日清丸	遼東丸	英丸
五、四五四	九、〇四九	六、〇一〇	七、七七〇	七、七七二	七、七七二	四、〇九五	三、六七六	三、二五〇	四、三九六	二、八九一	五、四四四	一、五三二	二、二一三	二、五七二	二、三七四	二、七〇七
九、四五	九、五	一三、五	一一、	一一、	一一、	九、	八、五	九、	八、	九、	一〇、	一六、	一〇、	九、	一〇、	八、五
三六	二五	三六	一五	一六	一六	三八	三七	四四	三六	四五	三四	二七	四二	三三	四六	四〇
貨物船	油槽船	旅客船	同	同	同	同	同	同	同	同	貨物船	旅客船	同	貨物船	工船	同
龍王汽船會社	東洋汽船會社	同	同	同	大阪商船會社	同	同	菅谷株式會社	八馬汽船會社	樺太汽船會社	馬場合資會社	松浦汽船會社	阿波國共同汽船會社	飯野汽船會社	飯野商事會社	日本合同工船會社

菊桐丸	銀泉丸	春日丸	伏木丸	比羅夫丸	肥後丸	釜山丸	廣東丸	昭平丸	龍王丸	讚岐丸	さいべりや丸	これや丸
五、二一八	四、一八六	三、四九七	一、三三二	一、五三五	一、二八七	二、四〇六	二、五四七	三、七七一	五、五五五	五、八六一	一一、八一四	一一、八四七
九、	八、	一〇、五	一一、	一四、	九、	九、	八、	一〇、五	九、	一一、	一一、	一五、六
三八	二七	三六	四五	二七	五〇	五一	五一	四一	三二	三七	三三	三三
同	貨物船	同	貨客船	旅客船	同	同	同	工船	貨物船	工船	同	旅客船
乾汽船合資會社	大連石原合資會社	日本郵船會社	木本勇二	攝陽商船會社	同	同	同	日本合同工船會社	龍王汽船會社	日本合同工船會社	同	日本郵船會社

計

九四隻

三九九、二四〇噸

第五號 第二次船舶改善助成施設に依る解體船主要件名表

船名	總噸數	航海速力(節)	助成申請當時ノ船齡	船ノ種類	船主	備考(昭、一七、五月調)
たこま丸	五、七七二	一一	二七	貨客船	大阪商船會社	濟
しあとの丸	五、七七三	一一	二六	同	同	
神明丸	二、五七七	一一、五	三四	同	栗林商船會社	
照國丸	三、五八八	一二	三八	同	原田汽船會社	
萬達丸	三、六五一	八	二九	貨物船	大連汽船會社	
永安丸	三、八二五	八、五	三一	同	同	
百合丸	六、七八七	九	一六	同	國際汽船會社	
天草丸	二、三四〇	一一、五	三五	貨客船	北日本汽船會社	
交通丸	一、五四一	一〇	三四	同	同	
春洋丸	一三、〇二六	一〇	二五	旅客船	日本郵船會社	
仁海丸	三、八三八	八、五	三一	貨物船	菅谷株式會社	
計	一一隻		五二、七一八噸			

第六號 第三次船舶改善助成施設に依る解體船主要件名表

船名	總噸數	航海速力(節)	助成申請當時ノ船齡	船ノ種類	船主	備考(昭、一七、五月調)
金華山丸	四、九八〇	九	二六	貨物船	三井物產會社	濟
高雄山丸	二、〇七六	九	二六	同	同	
若松丸	二、七二二	八、二	三五	同	昭和起業會社	
大治丸	二、七五九	九、五	三五	同	同	
伊勢丸	三、七九九	九	三五	同	内外汽船會社	
北水丸	三、九四四	九	三九	同	甘精産業汽船會社	
臺南丸	三、一七五	一三	四〇	貨客船	大阪商船會社	
臺中丸	三、二一三	一三	四〇	同	同	
淺間丸	四、八九一	九	三六	貨物船	米原益二外十二名	
立神丸	二、四八三	九	三六	同	鑄木秀胤	
福州丸	一、四五四	一〇	三八	同	北日本汽船會社	

丹後丸	六、八九三	一〇、八	三二	貨客船	日本郵船會社
錫蘭丸	四、九〇五	一〇、二	三三	貨物船	近海郵船會社
計	一三隻	四七、二九二噸			

第二章 造船用鋼材其他造船用資材問題

第一節 船舶改善助成施設に依る造船用

鋼材の調達

第一次船舶改善助成施設の實施に際し、其の圓滿遂行を期するが爲、造船用鋼材を成るべく廉價に供給せしむる様、本協會は昭和七年十月十九日附商工大臣宛建議する所ありしが（本節第二項参照）、其の後鋼材の騰貴益々甚しき状態となりたるを以て屢々關係各大臣を歴訪し、特に商工大臣並製鐵所長官に對し、委曲陳情すると同時に造船聯合會に於ても本協會と協力斡旋せられたる結果、政府當局者の配意と製鋼業者側の諒解とに依り、日本厚板共同販賣組合と當方側との間に前後三回に亘り、第一次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材調達に關する協定を結び、鋼材市價の昂騰に拘らず比較的廉價に所要鋼材を調達することを得、依て以て第一次船舶改善助成施設の圓滿遂行を期することを得たり。

但し前後三回に亘る前記鋼材調達に關する協定中、第二回及第三回の協定に依る鋼材價格は第一回の協定價格に比し漸次高價となりたるも、之れ市價暴騰の結果にして止むを得ざる所とす蓋し。第一回の協定後引續き爲替關係に

基く鋼材の騰貴、軍需工業の活況に因る鋼材の需要増加等に由り、鋼材市價は漸次騰勢を辿り、而も製鋼業者の供給能力にも自然餘裕を存せざるの状況となりたるを以てなり。此間昭和八年五月以降毎回の管理委員會に於ては、對策を審議すると共に他方製鋼業者側との内交渉を重ね、以て前記協定の成立を期したり。

第一項 第一次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の

價格に關する建議

第一次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の價格に關しては、左記の通商工大臣宛建議すると共に遞信、大藏、陸軍、海軍各大臣宛右建議書寫を添へ援助方依頼したり。

船改第七號 昭和七年十月十九日

社團法人船舶改善協會

理事長 川村貞次郎

商工大臣 中島久萬吉殿

船舶改善助成計畫ニ依ル造船用鋼材價格ニ關スル件

過般開會セラレタル臨時議會ニ於テ時局匡救對策ノ一トシテ船舶改善助成金豫算成立シ老齡船ノ解體ヲ條件トシテ内地造船所ニ於テ船舶ヲ建造スル者ニ對シ助成金ヲ交付セラル、コトニ決定相成リタルハ中小工業ノ救濟竝我造船

海運兩業ノ維持發展上慶賀ノ次第二有之本施設ニ對スル關係御當局ノ御配意ニ就テハ深く感謝スル所ニ有之候而シテ當協會ハ本件助成施設ニ關スル政府ノ御趣旨ヲ體シ施行年度ニ應シ古船ノ解體並新船ノ建造ヲ適當ニ按配實施セシムヘク目下夫々當業者ニ對シ勸誘交渉中ニ有之候

元來本施設ハ本年度以降三年度間ニ總噸數二十萬噸ノ優秀貨物船ヲ建造セシメ、之ニ對シテ總額一千百萬圓ノ助成金ヲ交付セムトスルモノニ有之時局匡救ヲ目的トスル關係上本施設ニ依ル新船建造ニ付テハ材料、機關及艤裝品ハ本邦製品ヲ使用セシムルヲ原則トスルコトニ定メラレ居リ、從テ其ノ所要鋼材ハ殆ト全部製鐵所ヲ始メ其ノ他本邦製鋼所ノ供給ニ俟タサルヘカラサル次第ニ有之候而シテ新船建造ニ付テハ鋼材價格ノ高低ハ直ニ建造費ノ高低ヲ左右シ建造費ノ高低ハ更ニ本件助成施設遂行ノ難易ヲ決定スル次第ナル處最近爲替其ノ他ノ關係ニ因リ内地製鋼材ノ價格漸次昂騰ノ趨勢ニ在ルヤニ認メラレ本施設遂行上懸念セラル、ノミナラス鋼材以外ノ造船材料並新船助成建造ノ條件トシテ解體スヘキ古船ノ價格モ亦同様騰貴ノ狀勢ヲ示シ居リ本件助成施設ノ前途容易ナラサルモノアルヤニ思料致候

然ルニ本施設ハ現下ノ時局ヲ匡救スヘキ應急對策トシテ特ニ中小工業ノ救濟ヲ目的トスルモノナルト同時ニ本邦造船海運兩業ノ將來ニ對スル國策上重大ナル意義ヲ包含スルコト御了知ノ通ニ有之本施設ノ成否ハ延テ軍事上ハ勿論國際貸借上ニモ多大ナル影響ヲ及ボス次第ナルニ由リ是非共其ノ圓滿ナル遂行ヲ期スルノ必要有之候就テハ前記事情御諒察ノ上本施設ノ目的達成上製鐵所ヲ始メ其ノ他ノ本邦製鋼所ニ對シ本施設ニ伴フ造船用鋼材ノ價格ヲ現在

以上ニ昂騰セシメサルト共ニ出來得ル限り廉價ニ供給セシムル様特ニ御高配相煩度此段奉願候也

第二項 第一次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材調達に關する協定

第一 昭和八年下半年分助成建造船用鋼材に關する協定事項（昭和八年三月六日協定）

一 日本厚板共同販賣組合との協定事項

1 數量ハ昭和八年六月積以降船質改善助成金ヲ受クル造船用厚鋼板（厚六耗以上）毎月約三、〇〇〇噸宛總額約貳萬噸トス

2 造船聯合會ハ前項ノ數量ヲ會員タル造船所ニ振當テ其ノ振當テタル數量ニ付造船所直接又ハ厚板共販組合ノ指定シタル三井物産、三菱商事、岩井商店、安宅商會ノ何レカト共販組合員トノ間ニ於テ賣買契約ヲ締結スルモノトス

3 寸法明細書ハ各積月ノ二ヶ月前迄ニ遲滯ナク提出スルモノトス

若シ右期日ヲ遅延シタル場合ハ自然納期ニ遅延ヲ生スルカ又ハ其ノ部分ニ限り解約スルコトアルヘシ

4 供給スヘキ造船用厚鋼板ノ製造所ハ厚板共販組合ニ於テ決定スルモノトス

5 値段ハ一噸金百參圓替トス

但シ獎勵金折半ノコト、萬一獎勵金ノ撤廢セラレタルトキハ該金額ヲ値増ノコト

尙製鐵所製品ニハ獎勵金ナシ

右ハ「ロイド」及海事協會證明書附造船所岸壁渡値段トス

寸法「エキストラ」ハ次ノ通トス

厚	二五耗以上	金五圓増
幅	七呎以上	金七圓増

「スケッチプレート」ハ「エキストラ」ヲ附セス

6 代金支拂方法、運賃ノ値増及四社經由ノ場合ニ於ケル口錢其ノ他一般ノ條件ハ厚板共販組合及組合員ノ慣行ニ依ルコト

二 製鐵所との協定事項

日本厚板共同販賣組合トノ間ニ受渡方決定シタル厚板貳萬噸ニ相當スル大型材其ノ他ニシテ民間製鐵所ニ於テ製作不可能ノ分約六千五百噸ヲ壹應當金百參圓ヲ以テ製鐵所ヨリ供給スルコト

第二 昭和九年上半期分助成建造船用鋼材に關する協定事項（昭和八年九月十四日協定）

一 日本厚板共同販賣組合との協定事項

厚鋼板

1 數量ハ昭和九年一月積以降六月積迄毎月約二、〇〇〇噸宛總額約二二、〇〇〇噸トシ船質改善助成金ヲ受

第二章 造船用鋼材其の他造船用資材問題

- 1 タル造船用厚鋼板（厚六耗以上）ニ限ルモノトス
- 2 造船聯合會ハ前項ノ數量ヲ會員タル造船所ニ振當テ其ノ振當テタル數量ニ付造船所直接又ハ厚板共販組合ノ指定シタル三井物産、三菱商事、岩井商店、安宅商會ノ何レカト共販組合員トノ間ニ於テ賣買契約ヲ締結スルモノトス
- 3 寸法明細書ハ各積月ノ二ヶ月前迄ニ遲滞ナク提出スルモノトス
若シ右期日ヲ遅延シタル場合ハ自然納期ニ遷延ヲ生ズルカ又ハ其ノ部分ニ限り解約スルコトアルベシ
- 4 供給スベキ造船用厚鋼材ノ製造所ハ厚板共販組合ニ於テ任意決定スルモノトス
- 5 値段ハ壹圓金百拾圓替トス
但川崎造船所、淺野造船所及東海鋼業製品ハ獎勵金折半ノコト
萬一獎勵金ノ撤廢セラレタル時ハ該當金額ヲ値段ノコト
右ハ「ロイド」及海事協會證明書附造船所岸壁渡値段トス
寸法「エキストラ」ハ次ノ通トス
厚 二五耗以上 金五圓増
幅 七呎以上 金七圓増
- 6 代金支拂方法其ノ他ノ條件ハ厚板共販組合及組合員ノ慣行ニ依ルコト

- 7 「ロイド」規格ヲ省略シ海事協會證明書ノミニテ注文ノ場合ハ壹圓金百九圓替トス
 - 8 製鐵所ノ引受品ニシテ製鐵所ノ事業ガ廢止セラレ新ニ日本製鐵株式會社ガ設立セラレタル場合ハ其ノ當時ニ殘存セル引渡未済品ニ對シテ受クル獎勵金ハ他ノ製造所品ト同様折半ノコト
- ニ 製鐵所との協定事項

型鋼（製鐵所物）

- 1 數量 約四、〇〇〇噸也
- 2 品種寸法 製鐵所指定寸法及第一回注文打合寸法ニ限ル
- 3 規格 「ロイド」及逕信省造船規格付
- 4 納期 昭和九年一月ヨリ六月迄
- 5 受渡場所 造船所河岸渡
- 6 値段 壹圓ニ付 金壹百八圓也
- 7 日本製鐵株式會社ニ引續キ同社ニ獎勵金下附アル場合ハ獎勵金ハ折半ノコト、ス
- 8 其ノ他 「ロイド」規格ノ證明ヲ要セザル場合ハ金壹圓引トス

三 中型山形鋼共同販賣組合との協定事項

中型山形鋼

第二章 造船用鋼材其ノ他造船用資材問題

第一節 船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の調達

- 1 數量 中型山形鋼約一、〇〇〇噸
- 2 寸法 中型山形鋼共販組合指定寸法及第一回注文打合寸法ニ限ル
- 3 規格 「ロイド」及海事協會證明付
- 4 納期 昭和九年一月ヨリ六月迄
- 5 受渡場所 造船所河岸渡
- 6 値 段 壹噸ニ付金壹百五圓也
- 7 獎勵金 折半ノコト
- 8 製造所 日本鋼管株式會社
- 9 其ノ他 「ロイド」規格ノ證明ヲ要セザル場合ハ金壹圓引トス
追而「リベットバー」ニ付テハ本注文ニ必要ナル數量ニ限リ右ト同様ノ條件ニテ引受ノコト

第三 昭和九年下半年分助成建造船用鋼材に關する協定事項

- 一 日本厚板共同販賣組合との協定事項（昭和九年二月二日協定）
厚鋼板
- 1 數量 船質改善助成施設ニ依ル新造船用厚鋼板（厚六耗以上ノモノ）九隻分約一五、〇〇〇噸トス
但シ實際注文ニ際シ各一隻分ノ見込數量ニ増減ヲ生ジタル爲右總數量ニ多少ノ増減ヲ生ズルモ差支ナシ

- 2 納期 本年七月積ヨリ十二月積迄各月約二、五〇〇噸トス
 - 3 規格 「ロイド」及海事協會證明書附
 - 4 受渡場所 從來通指定造船所岸壁渡
 - 5 製造所 鋼板ノ製造所ハ厚板共販組合ニテ任意決定ノコト
 - 6 値 段 一噸ニ付金百十六圓替トス但シ獎勵金折半ノ値段トス
若シ獎勵金ガ撤廢又ハ減額セラレタル場合ハ前記折半額ニ達スル迄値増ノコト
尙「ロイド」規格ヲ要セザル場合ハ一噸金百十五圓替トス
寸法値増額ハ左ノ通トス
厚 二五耗以上 金五圓
幅 七呎以上 金七圓
 - 7 其ノ他 其ノ他ノ諸條件ハ昭和九年上半期見積ノ一萬二千噸口ニ準ズルコト
- 二 日本製鐵株式會社との協定事項（昭和九年三月二日協定）

型 鋼

- 1 數量 約四千噸
- 2 寸法 當社指定寸法ノモノ及第一回注文ノ打合寸法ニ限ル

第二章 造船用鋼材其の他造船用資材問題

- 3 期限 昭和九年七月積ヨリ十二月積迄
 - 4 規格 海事協會證明書添付ノコト
 - 5 受渡場所 各指定造船所岸壁渡
 - 6 値段 一噸ニ付金百八圓替(取扱店口錢一圓ヲ含ム)但シ「ロイド」規格ヲ付セザル場合ハ右値段ノ一圓引トス
 - 7 製鐵獎勵金 獎勵金下付ノ場合ハ兩者折半ノコト(二四圓六六錢ノ場合)
若シ獎勵金減額セラレタル場合ハ前記折半額ニ達スル迄ノ差額ヲ値増ノコト
獎勵金改正サレ從來ノ半額ニ達セザル場合ハ其ノ節更メテ考慮スルコト
 - 8 備考 其ノ他ノ條件ハ前回注文ト同様トス
- 三 中型山形鋼共同販賣組合との協定事項(昭和九年三月二日協定)
- 中型山形鋼
- 1 數量 中型山形鋼約一、〇〇〇噸
 - 2 寸法 中型山形鋼共同販賣組合指定寸法及第一回注文打合寸法ニ限ル
 - 3 規格 「ロイド」及海事協會證明書添付ノコト
 - 4 納期 昭和九年七月積ヨリ十二月積迄

5 受渡場所 造船所河岸渡

6 値段 一噸ニ付金百五圓也(取扱店口錢一圓ヲ含ム)

7 製鐵獎勵金 獎勵金下付ノ場合ハ兩者折半ノコト

若シ獎金ガ撤廢又ハ減額セラル、場合ハ前記折半額ニ達スル迄ノ差額ヲ値増ノコト

8 製造所 日本鋼管株式會社 東洋鋼業株式會社

9 其ノ他 「ロイド」規格ノ證明ヲ要セザル場合ハ金一圓引トス

第四 第一次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材配給調(昭和九年三月末現在)

船主	計畫總噸數	造船所	鋼板	型鋼等	合計
日本郵船株式會社	七、三〇〇	三菱長崎造船所	九、九四八 <small>噸</small>	三、九三〇 <small>噸</small>	一三、八七八 <small>噸</small>
同	七、三〇〇	同			
同	七、三〇〇	同			
同	七、三〇〇	同			
同	七、三〇〇	同			
同	七、三〇〇	同			
同	七、三〇〇	同			
飯野商事株式會社	九、八六五	川崎造船所	六、四二八	二、四七〇	八、八九八
同	七、三〇〇	浦賀船渠	八五	一、二三四	一、三一九
國際汽船株式會社	七、〇〇〇	同	三、〇三〇	一、二〇七	四、二五七

昭和八年下半年
三三、七三二噸

第一節 船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の調達

飯野商事株式会社	一〇、〇一〇噸	同	三、六九八	一、二九六	四、九九四	昭和九年上半期 一八、二三三
三井物産株式会社	六、五〇〇	三井玉造船部	六、四〇〇	二、三〇〇	八、七〇〇	
同	六、五〇〇	同	同	同	同	昭和九年下半期 二〇、七六七
鳥谷汽船株式会社	四、六〇〇	播磨造船所	一、四〇〇	四九五	一、八九五	
國際汽船株式会社	七、〇〇〇	三菱長崎造船所	三、一五七	九三一	四、〇八八	
東洋汽船株式会社	六、八五〇	神戸造船所	二、五四〇	一、〇一〇	三、五五〇	
山本汽船株式会社	四、一五〇	長崎造船所	一、三四四	五三三	一、八七七	
大阪商船株式会社	四、四〇〇	同	四、二九〇	一、八九〇	六、一八〇	
同	四、四〇〇	同	同	同	同	
三井物産株式会社	四、四〇〇	三井玉造船部	二、七〇〇	九七〇	三、六七〇	
同	四、六〇〇	同	同	同	同	
新興商船株式会社	六、四〇〇	横濱船渠	二、九五八	一、二九二	四、二五〇	
近海郵船株式会社	四、四〇〇	同	三、二八〇	一、五一〇	四、七九〇	
同	四、四〇〇	同	同	同	同	
合計	一四三、八七五		五一、二五八	二一、四七四	七二、七三二	

第三項 第二次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材調達に關する協定

昭和十年度よりは第二次助成施設實施に決定せられたる所、鋼材價格は其の後益々騰勢を辿らむとする實況にして第二次助成施設の遂行上懸念尠からざるものあり、依て昭和十年三月以降毎回の管理委員會に於て、其の對策を審議すると共に他方造船聯合會に於ては製鋼業者側と内交渉を重ねたる結果、昭和十年五月二十一日附書面を以て造船聯合會と日本厚板共同販賣組合との間に左記の通協定の成立を見るに至れり。今回の協定價格は第一次助成施設の際に於ける協定價格に比し幾分高價となりたるも、其の後の鋼材市價暴騰の爲止むを得ざる所なりとす。

第二次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材に關する造船聯合會と日本厚板共同販賣組合との協定事項
(昭和十年五月二十一日協定)

一價格		
一厚鋼板	一遮二付	一二二圓
一中鋼板	一遮二付	一二三圓
三耗以上六耗未滿	同	一二六圓
一耗以上三耗未滿	同	一二六圓

第二章 造船用鋼材其他造船用資材問題

第一節 船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の調達

- 一 大型條鋼 同 一〇八圓
- 一 球山形鋼 同 一一六圓
- 一 中型條鋼 同 一〇〇圓

備考

- (一) 造船獎勵金折半ノコト
- (二) 取扱店口錢ヲ含ム
- (三) 各造船所岸壁渡ノコト(水切ナシ)
- (四) ロイド規格ヲ要セザルモノニ付テハ一圓引ノコト
- 一 エキストラ

- (一) 厚鋼板ニ就テハ幅及厚ニ付左ノエキストラヲ附ス
 - 幅 七呎以上 一廻ニ付 七圓増
 - 同 九呎以上 同 一五圓増
 - 厚 二五呎以上 一廻ニ付 五圓増
 - 同 三五呎以上五〇呎迄 同 一〇圓増
- (二) 條鋼類ニ就テハ長サニ付左ノエキストラヲ附ス

二 各社配給數量

- 五〇呎以上 一廻ニ付 二圓増
- 六〇呎以上 同 三圓増

造船所	船主	總噸數	竣工期日豫定	所要鋼材概量	
				鋼板	型材
三井玉造船部	大阪商船株式会社	六、三〇〇噸	一一、五、一五日	二、八〇〇	一、〇〇〇
同	攝津商船株式会社	六、三〇〇	一一、七、一五日	二、八〇〇	一、〇〇〇
同	栗林商船株式会社	四、六〇〇	一一、七、一〇	二、〇〇〇	七五〇
播磨造船所	大連汽船株式会社	五、〇〇〇	一一、一〇、三一	二、二〇〇	八〇〇
川崎造船所	國際汽船株式会社	六、八〇〇	一一、二、下旬	三、〇〇〇	一、一〇〇
浦賀船渠	北日本汽船株式会社	四、一一〇	一一、六、三〇	一、八〇〇	六五〇
三菱長崎造船所	日本郵船株式会社	七、四五〇	一一、九、上旬	三、四〇〇	一、二〇〇
三井玉造船部	三井物産株式会社	九、二〇〇	一一、一二、三一	四、〇〇〇	一、五〇〇
合計		四九、七六〇		二二、〇〇〇	八、〇〇〇

第四項 第三次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材調達に關する協定

第三次施設に依る助成船建造用鋼材の調達に就ては、第一次及第二次施設の場合の例に依り、造船聯合會に於て日本厚板及中型山形鋼共同販賣組合と交渉の結果、兩者の間に昭和十一年七月三十一日附書面を以て左記の通り協定の成立を見たり。今回の協定価格は第二次施設の場合に比し更に幾分高價となりたるも、鋼材市價暴騰の結果にして止むを得ざる所とす。

第三次船舶改善助成施設に依る造船用鋼材に關する造船聯合會と日本厚板及中型山形鋼共同販賣組合との協定事項(昭和十一年七月三十一日協定)

一 厚板	一 薙二付	一一〇圓
一 中板	(一)中板	一二三圓
	(二)中板	一二三圓
一 球山形	同	一一五圓
一 其他ノ大型	同	一〇八圓

一 中小形條鋼 同 九五圓

イ 右何レモ獎勵金折半ノコト

ロ 其ノ他ノ大型中ニハ共販寸法以外ノ中型ヲ含ム

ハ 右何レモロイド及海事協會(又ハ遞信省)證明書付ノ値段ニシテロイド證明省略ノ場合ハ一圓引ノコト

ニ 三井、三菱、岩井及安宅ヲ經由ノ上御注文ノ場合ハ口錢當方負擔ノコト

ホ ステイバ、ボイラープレート、縞板等特殊品ヲ含マズ

ヘ 受渡場所ハ各造船所岸壁渡ノコト、但シ水切ナシ

一 値 増

(一) 厚板ノ値増ハ左ノ通りトス

幅 七呎以上	一 薙二付	七圓増
幅 九呎以上	同	一五圓増
厚 二五耗以上	同	五圓増
厚 三五耗以上	同	一〇圓増

(二) 條鋼類ノ値増ハ左ノ通りトス

第二章 造船用鋼材其ノ他造船用資材問題

第一節 船舶改善助成施設に依る造船用鋼材の調達

五〇呎以上 一延二付
六〇呎以上 同

二 各社配給數量

二圓増
三圓増

二三二

造船所	船主	助成船總噸數	所要鋼材概量	
			鋼材	型材
三井玉造船所	三井物産株式會社	六、五〇〇	二、八〇〇	一、一〇〇
三菱神戸造船所	大阪商船株式會社	五、四〇〇	二、三〇〇	九〇〇
三菱長崎造船所	日本郵船株式會社	七、四五〇	三、三〇〇	一、二〇〇
浦賀船渠	北日本汽船株式會社	四、一一〇	一、八〇〇	七〇〇
三菱長崎造船所	高千穂商船株式會社	七、〇六〇	三、一〇〇	一、一〇〇
大鐵因島工場	内外汽船株式會社	四、七二〇	二、〇〇〇	八〇〇
同	佐藤汽船株式會社	四、七五〇	二、一〇〇	八〇〇
川崎造船所	吾妻汽船株式會社	四、一五〇	一、八〇〇	七〇〇
三菱横濱船渠	東洋汽船株式會社	六、五〇〇	二、八〇〇	一、一〇〇
合 計		五〇、七〇〇	二二、〇〇〇	八、四〇〇

第二節 造船用鋼材其他造船用資材の配給

價格(含新造船價)・輸入・運賃問題

第一項 造船用鋼材配給方促進に關する建議

造船用鋼材の配給は昭和十二年度に入り時局の影響に因り、益々困難の情勢となりたるを以て、更に配給方促進に關し政府當局に建議するの必要を認め、左記の通建議書(A)を提出し、尙日本製鐵株式會社社長宛協力方(B)を請したり。

(A) 船改第九八四號 昭和十二年十月二十一日

社団法人日本船主協會

會長 村田省藏

社団法人造船聯合會

理事長 斯波孝四郎

社団法人船舶改善協會

理事長 黒川新次郎

第二章 造船用鋼材其他造船用資材問題

二三三

逓信、商工、大藏
陸軍、海軍 } 大臣宛各通

造船用鋼材配給方促進ニ關スル件

歐洲大戰終熄以來多年不況ニ沈淪シタル世界ノ海運界ハ、昨冬以來諸種ノ原因ニ由リ恢復ノ緒ニ就キ俄然船腹ノ需要ヲ喚起シ、我國ニ於テモ亦産業ノ勃興ト之ニ伴フ輸出入貿易ノ伸展並ニ軍需工業ノ繁榮等ト相俟テ、船腹ノ需要將ニ激増ヲ見ントスルノ際、圖ラズモ日支事變ノ勃發ニ因リ、軍隊軍需品ノ輸送ヲ始メ海上ニ於ケル交通運輸ノ敏活且圓滿ヲ期スルノ必要ハ著シク増大シ、船腹ノ需要ハ一層ノ旺盛ヲ加フルニ至レルハ、茲ニ絮説ヲ要セザル所ニ有之候

此ノ狀勢ニ對應スル方策ノ一トシテ、新船ノ建造ヲ促進シ以テ船腹ノ調節ヲ圖ルハ、現下喫緊ノ問題ナル處、幸ニ我國ニ於テハ昭和七年船舶改善施設實施以來、新船建造ノ機運ヲ著シク讓成シ、現ニ建造中並ニ建造計畫確定ノ船舶總噸數約百二十萬噸ニ上ルノ實況ニ有之候ニ付、此ノ際ニ是等船舶ノ建造ヲ促進スルコトヲ得バ、當ニ現在ニ於ケル軍用其ノ他船腹ノ急需ニ應ジ得ベキノミナラズ、事變後ニ於ケル我國海運ノ發展ニ備フル所以ナリト思考仕候。然ルニ昨冬以來内地造船用鋼材ノ供給甚シク不足ヲ告ゲ、爲ニ造船遂行上多大ノ困難ヲ感シ來リ候處、去七月日支事變勃發以來一層其ノ困難ノ度ヲ加ヘ、建造中並ニ建造計畫中船舶ノ工事ノ進捗著シク阻止セラレ、造船ノ遂行ニ一大頓挫ヲ來シ居候。現時國家非常時局ニ際會シ國防上及産業上船腹ノ需要愈々急ナル際、鋼材調達不能ノ爲造船

ノ能力ヲ充分ニ發揮シ得ザルハ誠ニ遺憾措ク能ハザル處ニ有之、現狀ノ儘推移センカ、實ニ由々シキ結果ヲ招來可致候。

就テハ此ノ際造船用鋼材ノ重要性ヲ認メラレ、鋼材配給ノ根本方針ヲ樹立セラル、ト共ニ、製鐵所ニ於ケル壓延順位ノ繰上げ、製鐵能率ノ増大等ニヨリ内地材供給方ノ促進ヲ期セラレ度、尙右ニヨリ到底供給不可能ノ分ニ對シテハ外材輸入ノ途ヲ開カル、等、至急適切ノ方策ヲ講ゼラル、様特ニ御高配相煩度此段奉願候也。

右建議書末尾に於て出來得る限り内地材供給方促進せられたく、尙内地材の供給到底不可能の分に對しては、外材輸入の途を開かるる様相成りたき旨陳情したるも爲替管理の關係上、外材の輸入は至難となりたる爲、其の後更に官民協議の結果、昭和十三年中所要見込の造船用鋼材は大體内地製品を以て供給せらるることに方針決定を見るに至れり。

(B) 船改第九八五號 昭和十二年十月二十一日

社団法人日本船主協會

會長

村田省藏

社団法人造船聯合會

理事長

斯波孝四郎

社団法人船舶改善協會

理事長

黒川新次郎

造船用鋼材配給方促進ニ關スル件
拜啓益御隆昌之段奉慶賀候

陳者造船用鋼材調達方ニ關シテハ、毎々御高配相煩居不堪感謝候。然ル所目下時局ノ關係有之新船建造ノ促進ヲ必要トスル緊切ナル事情ニアルニ鑑ミ、今回別紙寫ノ通遞信、商工、大藏、陸軍及海軍各大臣宛陳情書提出致候間、事情御諒察ノ上願意達成致候様特ニ御配慮相煩度此段得貴意候。

具

第二項 昭和十三年度に於ける事情

昭和十三年度造船用資材の配給は、軍需に次で重要なるものとして、夙に當局に於ても認められたる所なるが、昭和十三年度に入るや時局の影響に因り其の配給益々困難に陥るの情を呈し、同年度中に於ける船舶の建造及修繕用鋼材として決定を受けたる數量は、

造船聯合會側	三七〇、〇〇〇噸
小造船所側	一三〇、〇〇〇噸
計	四〇〇、〇〇〇噸

にして修繕材料を併せ考ふるも、昭和十三年度中の新造豫定總噸數五十餘萬噸に對し十分の見込なりしも、其の後

一般鋼材の供給不足の爲右數量を三四三、〇〇〇噸に削減せられたり。而して當業者は輸入材料を以て其の不足を補充せむことを希望したるも、諸般の關係に依り一部分を除くの外、其の目的を達せざりしは止むを得ざりし次第なり。

昭和十三年第二期以降一箇年間に於て造船聯合會側として實際配給を受けたる數量は、

昭和十三年第二期(四月乃至六月)	八四、〇〇〇噸
同 第三期(七月乃至九月)	五九、〇〇〇噸
同 第四期(十月乃至十二月)	五四、〇〇〇噸
昭和十四年度第一期(一月乃至三月)	五二、〇〇〇噸
計	二四九、〇〇〇噸

にして豫期の數量に比し約十萬噸少なき結果となりたり。

而して其の價格は鋼板一連二百四、五十圓にして、輸入鋼板の價格手取り約二百圓に比し遙に高價なり。

右壓延鋼材の外、銑鐵、鋼、木材、マニラ麻、鉛、亜鉛、錫、アンチモニー、生ゴム、石棉、ペイント材料等に付ても漸次受給困難の度を増せり。

要するに昭和十三年度中は、統制機構への過渡期に屬し何人も豫想せざる困難を経験したる次第にして、常に受給總數量の不足のみに止らず急を要する資材を適當の時期に入手することを得ざりし爲、造船所は二重の困難に陥

り工事の進捗を阻碍せられたること尠からざりしも、是亦止むを得ざりし次第なり。

第三項 昭和十四年度に於ける事情

第一 造船用鋼材其の他資材の配給に關する件

昭和十四年度造船用資材中特に鋼材の價格に關しては、毎年度造船聯合會に於て鋼材販賣團體と協定し造船事業の特殊性に鑑み一般建値に比し低廉に供給を受け來りたるが、昭和十四年度も年度初頭に於て造船聯合會と鋼材共販組合との間に交渉の結果、大形鋼に付ては従前通り据置(一噸一九五圓)となりたるも、厚板は従前に比し一噸當り十圓を引下げて二四〇圓に決定し、尙物價政策等の關係上將來必要を生ずるに於ては更に引下ぐべきことに協定成立したり。然るに同年度末に至り別記の如き造船用鋼材及新造船の價格引上問題擡頭するに至りたり。

而して鋼材の配給に關しては、時局の影響に因り前年度(昭和十三年度)に比し、更に一層の困難を加へたる所、偶々昭和十四年九月に至り歐洲戰亂勃發の爲、屑鐵等製鋼資材の輸入に支障を生ずると共に、其の價格も亦著しく昂騰し、加ふるに國內に在りても石炭、電力、勞力等不足の影響に因り造船用鋼材の供給甚しく圓滑を缺きたるのみならず、其の他銑鐵、米松、「チーク」、特殊鋼、鑄鋼品、「マニラ」索、「ワイヤ」、「エレクトロッド」等各種造船用資材に涉り、何れも供給不足、價格昂騰の狀態を呈したり。

備考

鋼材其の他造船用資材の配給量に關しては、諸般の關係に由り其の記述を省略したり。

第二 造船用鋼材及新造船の價格引上問題(其の一)

支那支變以來我國は事變處理に全力を傾注しつつある折柄、昭和十四年九月に至り突如歐洲戰亂勃發し其の各方面に對する影響深刻なるものある實情に鑑み、本協會に於ては歐洲戰亂の本邦海運並に造船に及ぼす影響に付調査し慎重に對策を考究するの必要を認め、同年九月二十二日開會の管理委員會に於て其の審議を開始したり。

然るに是より先、造船聯合會に於ては本件に關聯し「時局對應措置に關する件」に付審議の結果、昭和十四年九月十一日附を以て日本船主協會及本協會に對し協力方要望あり。其の主旨は、

支那事變の擴大に伴ふ各方面の統制強化の下に造船用各種資材の供給圓滑を缺き、且資材の價格騰貴と相俟て、造船の遂行は著しく阻害せられ居るにも拘らず、各造船所は多大の犠牲を忍び、出來得る限りの努力を拂ひ辛うじて今日迄善處し來りたるも、今般更に歐洲戰事勃發の爲、資材の入手は愈困難の度を加ふべく、爲に目下未起工の船舶は勿論、建造中の船舶と雖、其の完成困難に立到るもの生ずべく、且低物價政策に拘らず諸物價急騰の趨勢を馴致するに至るべく、果して斯様の狀態に立到るに於ては本邦造船業に重大なる影響を及ぼし、事業の死活問題を惹起するの虞多分に之あり、斯くては既契約の船舶に付契約條項の満足なる履行不可能のものを生ずるやも圖られず、尙今後の新造船注文引受に多大の支障を來すべく察せらる、依て造船聯合會としては、各方面の協力を仰ぎ之が對應策を樹てたく、目下齟心しつつあるに由り貴會に於ても右事情を察せられ會員各位に傳達の

上特に協力せられむことを望む。

と謂ふに在り。依て前記昭和十四年九月二十二日の管理委員會に於て先以て本件に付審議し、造船聯合會側より詳細なる事情説明あり、船主側及政府側よりも夫々意見開陳あり、次で同年十月及十一月開會の管理委員會に於ても引續き委曲協議を盡したるが、船主側の大體の意向としては造船所の立場は十分之を諒とするも、船價引上は其の影響する所重大に付慎重考慮中なるが、船主側に在りても運賃及備船料の統制、船員拂底、石炭不足、電力制限、荷役不如意、船舶修繕期間延長等幾多困難なる事情あり、特に既約船に付ては考慮を要する等輕々に論議し難き旨を陳ぶる所あり、又本件に對する管船當局側の意向を要約するに、

造船業者の立場は十分之を諒とするも昭和十四年九月十八日の價格等統制令の趣旨より考ふるときは、物價の昂騰は極力之を抑制せざるべからず、然るに現在の狀態に於ては價格等昂騰の趨勢は依然として熄まず、造船關係の價格等に付てのみ觀るも、管に輸入資材のみに止まらず電力、石炭を始め、其の他の造船用外注品に付ても同様に於ても何れも引上申請の機會を狙ひつつある模様なり、從て此際造船價格引上の認可申請を受理するに於ては他の産業各方面に於ても直に其の例に倣ふもの續出し、殆ど停止する所を知らざるに至る虞あり。依て價格引上申請の先例を造船價格に於て作るとは極力避け、換言すれば現在に於ては造船價格引上の申請を爲すべき時期に在らず、又之を受理すべき時期に在らざるものと考ふ。從て現況に於ては造船價格引上を考ふるよりも寧ろ電力、石炭を始め、其の他の造船用外注品の價格昂騰を抑制し、以て造船價格の騰貴を阻止する様努力することが

先決問題にして且最も緊要なりと考ふ。就ては此方面に於て官民協力の上目的達成を期したし。

と謂ふに在るが如し、依て本問題に付ては前記の通り管理委員會に於て數回協議を重ねたるも、結局暫く其の儘留保せらるることとなりたり。

第三 造船用鋼材及新造船の價格引上問題(其の二)

昭和十四年五月造船聯合會と鋼材共販組合との間に當時の協定價格(鋼板一廻二四〇圓)に依り造船用鋼材約二十萬噸の賣買契約成立し居りたる所、昭和十五年初頭に於て右既約鋼材中引渡未済のもの約十四萬噸を残存したり。然るに其の後内外情勢の變化に因り此等殘存鋼材の價格は協定價格以上に相當之を引上ぐるの外なき事態に立到るや、日本鋼材販賣株式會社(鋼材共販組合の事業繼續)は昭和十五年二月一日附書面を以て造船聯合會に對し既約品中昭和十五年三月末日迄に引渡す分は既約條件に依るも、同年四月一日以降引渡分は引渡當時の建値に依ることとし度き旨申出ありたり。

右申出に接したる造船聯合會に於ては、昭和十五年二月七日附書面を以て管船局長に對し右申出が製鋼業者と造船業者との間に於ける多年の商慣習を破棄するものなりとし、當局の考慮を求むると共に同日附の書面を以て日本船主協會並本協會に對し右經過を述べ、萬一政府に於て日本鋼材販賣株式會社の通り既約鋼材の値上を承認せらるる場合には之に基く船價昂騰の差額は船主に於て之を負擔せられたしとの中越あり。

問題は重大にして且緊急協議を要する爲同年二月十日不取敢主要船主側及造船聯合會側との懇談會を開き協議し

たるも決定を見るに至らず、次で同年二月十六日開會の管理委員會に於て更に協議したるも、當日は生憎差支の爲、管船當局側の出席を得ず、依て審議の結果成るべく早き機會に於て本件に對する政府側の意見を訊したる上、必要に應じ臨時に管理委員會又は懇談會を開催し、官民相互の意見を十分交換し善處することに決定し、其の措置を理事會に一任せられたり。

依て其の後理事に於て屢々管船當局に交渉を重ねたるが、管船當局としては本件は重大問題にして影響する所尠からず、鋼材の値上より船價の値上となり、更に延て運賃備船料の値上に影響することとなれば、現在の海運統制上由々敷問題にして輕々に決定し得ざるべく、場合に依りては企畫院に於て關係各省協議會を開く必要あるべく、尙其の上にて閣議に附し決定を求むる必要もあるべし、依て取急ぎ政府部内の協議を進むることとすべき旨言明あり。

其の後同年三月十五日開會の管理委員會に於て引續き審議し、更に同年三月二十二日丸之内會館に於て逕信省、商工省及企畫院各當局者並主要船主、造船業者及製鋼業者の懇談會を開き、更に同年三月二十七日二十八日兩日に亙り鐵鋼會館に於て主要船主、造船業者及製鋼業者の懇談會を開く等交渉協議を重ねたるが、結局主要船主、造船聯合會及日本鋼材販賣株式會社の三者間に於ては左記要綱に依り本件を解決するの外なしとの意見に一致したり。即ち

(一) 昭和十五年四月一日以降九月末日迄に發行する切符に對する分は左の通値上すること、

鋼板 (薄鋼板を含む)	一延	二十圓
條鋼	同	三十圓

(二) 同年三月末日迄に發行せる切符に對する分は従前通り協定値段に依ること、

(三) 同年十月一日以後發行する切符に對する分に付ては九月に入り船主、造船業者及製鋼業者間に於て更に協議の上決定すること、

當業者間の意見は右の通一致したるも、本件は直に新造船價に影響する問題にして、從て價格等統制令の規定に依り、結局政府の認可を要する問題に付本件に對する關係當局の意向問合中昭和十四年度を終るに至れり。

第四 外國よりの造船注文の引受・現存船舶の輸出又は本邦船舶の海外進出に依り獲得する外貨を以て造船資材の輸入に充て是に由り新船建造促進を圖るの件

支那事變勃發以來、我國は總動員を以て事變處理に邁進しつつある所、所謂事變處理は抗日政權の壊滅と共に東亞新秩序の建設を目標とし相當長期に亙るを以て軍隊軍需品を始め重要物資輸送の爲、船腹は漸次不足を告げつつある折柄、偶々昭和十四年九月一日歐洲戰亂勃發し各方面に對する影響甚大なるものあり、依て本協會としては歐洲戰亂の本邦海運及造船に及ぼす影響に付調査し、慎重に其の對策を考究するの必要を認め、昭和十四年九月開會の管理委員會に於て其の審議を開始したり。

次で同年十月開會の管理委員會に於て本件審議を繼續したる所、歐洲戰亂の影響に因り遠洋運賃は著しく昂騰し従て本邦船舶の外貨運賃収入額も亦著しく増加しつつあるを以て、此豫想外に獲得する外貨運賃収入を以て造船資材の輸入に充て以て新船建造の促進を圖るべしとする意見あり、協議の結果適切妥當なる意見に付取急ぎ臨時管理委員會を開き審議を進むることに決定したり。依て同年十一月四日臨時管理委員會を開き前回委員會に引續き造船資材の輸入に關し實行可能の範圍並實行方法等に付審議し、官民兩者の間に詳細意見を交換したるが、結局特別委員に附託して更に研究することとした。

依て二十一名の特別委員を選定し、慎重研究を重ねたる結果、特別委員會は同年十一月十七日開會の管理委員會に對し左記趣旨の報告を提出したり。

特別委員會報告要旨

外國よりの造船注文の引受又は現存船舶の輸出に依り獲得する外貨を以て造船資材の輸入に充つることは、趣旨としては極めて可なるも、造船資材の入手は目下特に急速を要する次第なる所、右の方法を以てしては造船に相當の日時を要し、又輸出し得べき船腹拂底の折柄に付、到底急速の需要に應ずること能はざるべし。依て第一に實行し得べき方法としては、邦船の運賃収入として獲得する外貨を以て造船資材の輸入に充つるの外なかるべし、疊に歐洲戰亂の勃發以來邦船の海外に於ける運賃収入は漸増の趨勢に在るを以て此の豫想外の収入の全部又は一部を以

て造船資材の輸入を圖るべしとする意見あり。

又先年歐洲大戰の際實行したる船鐵交換の實行方に關し、種々意見を交換したるが、現在の狀勢に於ては、昭和十七年度迄は各造船所の船臺に餘裕無きを以て、大口の船鐵交換は不可能なるべし、依て材料丈を輸入するか、又は一隻乃至數隻宛の外國注文に應ずるの外なかるべしとの意見あり。又英國の如きは益々船腹の増加を要する實狀にして本邦造船能力等に付調査し居れるに付、此際日英米の三角關係に於て造船注文に應じ、是に對し米國より造船資材輸入の方法を試みては如何との意見あり。

尙又邦船の海外進出は極めて必要なるも現在遠洋に配船し得べき船腹を算定するは至難なり、依て邦船の海外進出を一應主義方針として定め置き、季節的に何萬噸にても可能の範圍内に於て遠洋に配船することとしては如何との意見あり。

右の外尙種々意見を交換したるが、結局左記意見に一致したり。

(一) 昭和十五年三月末迄に起工すべき換定船用鋼材中約十七、八萬噸不足に付、此不足分の約半額十萬噸程度丈にても、此際輸入方法を講ずること、

(二) 右材料價格は一噸約三百圓と見積り、合計約三千萬圓となるも、邦船の海外に於ける運賃収入の増加額を之に充當することとせば實行可能なるに由り、差向右の方法を講ずることとし、

(三) 第二段の方策として船鐵交換等の方法を講ずること、

管理委員會は特別委員會の右意見を妥當として之を承認し、尙日本船主協會及海運統制委員會と聯絡を採り運賃収入額を至急調査したる上其實行方法に付政府に建議書を提出することに決定したり。

其の後日本船主協會に於て、海運統制委員會と聯絡を採ると共に、他方關係會社二十一社に付調査の結果、外貨運賃収入見込額を得たるも、一方輸入計畫の造船用鋼材約十萬噸の價格と對照するに資金額尙不足なるに由り、外貨及圓貨を合算せる海運純収入額を之に充當する様政府に建議すべしとする意見あり。

結局昭和十五年一月開會の管理委員會に於て建議の趣旨を擴充して「船腹擴充對策に關する件」とし、造船用鋼材の輸入に重點を置き、同時に外船購入並外船備船をも併せ實行する様政府に建議書を提出することとし、尙同建議書は船舶改善協會、日本船主協會及造船聯合會の連署を以て提出することに、最後の決定を見るに至れり。

第五 船腹擴充對策に關する建議

前記の通船腹擴充對策に關し政府に建議書を提出することに決定したるに由り、昭和十五年二月九日附三團體運署を以て逕信、大藏、商工、陸軍及海軍の各大臣並企畫院總裁宛左記の通建議書を提出したり。

船庶第七八〇號

昭和十五年二月九日

社團法人船舶改善協會理事長

同 日本船主協會々長

同 造船聯合會理事長

逕信 大臣 ・ 大藏 大臣

商工 大臣 ・ 陸軍 大臣

海軍 大臣 ・ 企畫院總裁

宛 各 通

船腹擴充對策ニ關スル件

現下内外ノ情勢ニ鑑ミルニ、經濟上ニ於テモ將又軍事上ニ於テモ急速ニ我國船腹ノ擴充ヲ要スルハ架説ヲ俟タザル所ニ有之候處、政府ニ於テハ既ニ其ノ對策トシテ優秀船、標準船等ノ建造ヲ獎勵シ以テ現下ノ急需ニ應ズルト共ニ、國運ノ進展ニ伴フベキ海運發展ノ基礎確立ヲ期シ、一ケ年造船總噸數約五、六十萬噸ヲ目標トシテ造船資材ノ配給ヲ企圖セラレ、民間當業者ニ於テモ亦之ニ即應シテ銳意新船ノ建造ニ努力シ、以テ海運報國ノ誠ヲ致サンコトヲ庶幾シツ、アルハ御諒知ノ通りニ有之候

此ノ情勢ノ下ニ、今ヤ我國ニ於テ現ニ建造中並ニ建造計畫中ノ船舶ハ百萬總噸數ヲ突破スルノ盛況ヲ示シ居リ、此ノ建造計畫ヲ急速且圓滑ナル遂行ハ、現在並ニ將來ニ於ケル我海運國策ノ達成上極メテ緊要ニシテ切望ニ堪ヘザル所ナルモ、顧ミテ造船事業ノ現況ヲ觀ルニ、造船業者ノ努力ニ拘ラズ、工程ハ遲延ニ遲延ヲ重ナル實狀ニ在ルハ遺憾ノ至ニ有之候。而シテ其ノ原因ハ種々有之候得共就中造船資材特ニ壓延鋼材ノ不足著シキニ基因スルコト最モ大ナルモノアルハ瞭カナル所ニ有之、是ヲ現狀ノ推移ニ委スルニ於テハ、新船建造ニ依ル船腹ノ急速擴充ハ到底不可能ト思料致候。

續テ案ズルニ船腹ノ急速擴充ニ對處スベキ方策トシテハ、新船建造ノ外、尙外船購入竝ニ外船備船等ノ方法モ有之候處、今次ノ重大事變ニ加フルニ歐洲戰亂ノ勃發ニ因リ、船腹ノ世界的不足ノ傾向顯著ナルモノアルヲ以テ、此ノ儘ニ推移スルニ於テハ、本邦海運ハ其ノ對外航權ノ伸張ハ固ヨリ重要物資ノ輸送ニモ支障ヲ招來スルノ虞アリト思料セラル、ニ由リ、此ノ際國策上ノ必要ニ因リ新船建造ト共ニ尙外船ノ購入竝ニ備船ニ付テモ併セテ考慮スベキコト肝要ノ義ト思考致候。上叙ノ次第二付、政府ニ於テハ現下船腹擴充ノ喫緊ナル實情ニ鑑ミ、曩ニ昭和十四年十一月三十日附ヲ以テ造船聯合會ヨリ逕信大臣宛陳情(添附別紙寫參照)ノ趣旨ヲ採納セラレ、此ノ際先ヅ造船用不足資材ノ一部ニ充當スル爲、歴延鋼材約十萬噸竝ニ本邦ニ於テ入手困難ナル資材ノ輸入ヲ許可セラレ度、尙將來相當程度ノ外船ノ購入竝ニ備船ノ許可ニ付テモ、併セテ御考量相成度切望スル次第ニ有之候。尤モ是ガ爲ニハ相當多額ノ資金ヲ要スベキノ處、歐洲戰亂勃發以來、遠洋方面ニ於ケル海上運賃ノ昂騰著シキモノアリ。從テ本邦船舶ノ外國ヨリ獲得スル運賃收入ハ、歐洲戰亂前ニ比シ相當増加シタルノミナラズ、今後尙一層ノ増加ヲ豫想セラル、ニ由リ、此ノ増加運賃收入額ヲ以テ前記資金ノ一部ニ充當スルコト、セバ、他ニ累ヲ及ボスコト比較的少クシテ、而シテ海運國策ノ遂行ニ資スルコト相當大ナルモノアルベキヲ信ズル次第ニ有之候。依テ當方ニ於テ調査シタル歐洲戰亂ノ前後ニ涉ル本邦船舶ノ海外ニ於ケル運賃收入調爲參考添附致置候條、何卒事情御諒察ノ上、前掲願意御採納相成度此段願上候。

敬 具

備 考

添附別紙(海運關係國際收支調及造船聯合會提出陳情書寫)省略。

第四項 昭和十五年度に於ける事情

第一 造船用鋼材及新造船の價格引上問題(其の三)

—價格等統制令の規定に依る造船價格引上許可—

前項(第三)に於て述べたる造船用鋼材及新造船の價格引上問題に付ては、昭和十五年度に入り更に屢々關係當局に交渉を重ねたる結果、當業者側の前記解決案に對しては政府側に於ても止むを得ざるものと認め之を承認するの意圖明瞭となりたり、但し前記解決案は鋼材價格の値上を決定したるものなるも此の値上額を造船業者に於て負擔すべきや、將又該鋼材を使用して建造したる新船の船主に於て之を負擔すべきやに付ては何等言明し居らざるを以て此負擔者を何れに決定すべきやに關しても、當初より當業者間並當業者及政府間に於て交渉協議を重ねたり、之に關しては、或は製鋼、造船及船主の三者に於て値上額を三分して負擔すべしとする説あり、或は造船及船主の兩者に於て折半して負擔すべしとする説あり、或は船主に於て全額を負擔するの外なしとする説ある等、容易に決定を見ざりしも、諸般の事情を考量したる結果、結局當該船主に於て其の全額を負擔するの外なき狀勢となり、政府に於ても亦此説を支持することとなり、從て鋼材値上に伴ふ新造船價の値上に付ては價格等統制令の規定に依り申請あらば之を許可するの方針を内示せらるるに至れり。

尙本件鋼材の値上竝之に伴ふ新造船價の値上に關聯し、礦石の認可運賃「ヅングン」内地間九圓五十錢を十一圓九十三錢に引上ぐるの件も豫てより問題となり居り、同時に之を解決するの必要ありたるも、此運賃引上の件は既に管船當局の内諾を得居る關係もありたるに由り、別途其の手續を取運ぶこととなりたり。

以上の經過を辿り既約鋼材の値上竝之に伴ふ新造船價の値上問題は、漸く解決の見込立ちたるを以て本協會に於ては昭和十五年五月十七日開會の管理委員會に於て審議の結果、其の經過並解決案を具し之を關係船主五十一社(關係船舶九十六隻)に通牒すべきことを決議し、同月十七日附を以て左の通牒を發送したり。

船庶第八九三號 昭和十五年五月十七日

社團法人船舶改善協會 理事長 黒川新次郎

關係船主宛各通

造船用鋼材及新造船ノ價格ニ關スル件

拜啓 貴社愈々御隆昌之段奉慶賀候。

陳者豫テ御承知ノ通り、造船用鋼材ニ付テハ日本鋼材販賣株式會社(鋼材共販組合ノ事業繼承)ト造船聯合會ト、間ニ、團體契約ヲ以テ總括的ニ價格數量ヲ取極メ置キ、政府ヨリ物動計畫ニ基ク鋼材數量ノ割當ヲ受ケタル都度、造船聯合會ハ切符ヲ發行シテ各造船所ニ配給セルモノナル處、昨年五月造船聯合會ト當時ノ鋼材共販組合トノ間

ニ、約二十萬噸ノ契約(鋼材ニ付テハ一萬噸「ベース」二百四十圓)ヲ行ヒタルモノ、中、本年三月末日迄ニ引渡未了ノモノ尙ホ約十餘萬噸ヲ殘セル狀態ニシテ、該鋼材ハ貴社御注文ノ新造船ニ關係アルモノ、由ニ御座候。

然ル處日本鋼材販賣會社ヨリ、去ル二月一日附文書ヲ以テ造船聯合會ニ對シ、右既約品殘高ニシテ四月一日以降引渡ノ分ハ屑鐵ノ値上リ其ノ他四圍ノ情勢變化等ノ爲「コスト」ノ暴騰セルヲ理由トシ、總テ引渡當時ノ建値ニ依リタキ旨ノ強硬申入アリ。造船側トシテハ前記契約當時ノ價格ヲ基礎トシテ、船主各位トノ間ニ造船契約ヲ締結セルモノナルニ、斯クテハ材料價格ハ著シク値上リトナリ多大ノ損失ヲ蒙ルノミナラズ、價格等統制令ニモ關係アル次第ナレバ、造船聯合會ハ販賣會社トノ間ニ種々交渉ヲ重ネタルモ、遂ニ適當ナル解決ヲ得ルニ至ラザリシヲ以テ、事態ノ重大性ニ鑑ミ、其ノ實情ヲ政府、日本船主協會及船舶改善協會ニ訴フル所アリ。依テ三月十日以降本件ニ關シ、逕信省、商工省及企畫院ノ各當局者竝ニ製鐵、造船及主要船主ノ懇談會ヲ開クコト二回、製鐵、造船及主要船主ノ協議會ヲ開クコト二回、造船及主要船主ノ打合會ヲ開クコト二回、更ニ當協會管理委員會ニ於テ管船當局ヲ交ヘテ協議スルコト三回ニ及ビタリ。斯クシテ到達シタル鋼材値上ニ關スル妥協案ハ左ノ如ク相成候。

(一) 昭和十五年三月末日迄ニ發行セル切符ニ對スル分ノ値段ハ從前通トスルコト、

(二) 同年四月一日以降九月末日迄ニ發行スル切符ニ對スル分ノ値段ハ左ノ通値上スルコト、

鋼板(薄鋼板ヲ含ム)	一	噸	二十四
條 鋼	同		三十四

(三) 同年十月一日以降發行スル切符ニ對スル分ノ値段ニ付テハ、九月ニ入り船主、造船及製鐵三者間ニ於テ、更ニ協議ノ上決定スルコト、

(四) 値段以外ノ條件ハ總テ從前通トスルコト、

右鋼材既約品ノ値上ハ、自然當該造船契約價格ニ影響ヲ及ボスベキモノナル處、前記協議ニ參加シタル主要船主並ニ當協會管理委員會ハ、時局柄已ムヲ得ザルモノトシテ、本件鋼材値上ニ關スル限リ當該造船契約價格ノ引上ヲ認ムルコト並ニ其ノ引上額ハ船主ニ於テ之ヲ負擔スルノ外ナシトノ意嚮ニ有之、管船當局ニ於テモ當業者間ニ妥協成立スル以上ハ、右造船契約價格改正ニ關シ考慮セラル、趣ニ有之候。

就テハ今後關係造船所ヨリ貴社ニ對シ、造船契約價格改定ノ申入アリタル場合ハ、前記ノ事情御諒察ノ上可然御協議ヲ遂ゲラレ候様致度此段得貴意候。

發送先

敬具

日本郵船、大阪商船、日本海運、大連汽船、釜木汽船、玉井商船、乾汽船、會陽汽船、神陽汽船、北日本汽船、日産汽船、日本水産、岡田組、濱根商店、内外汽船、明治海運、大洋興業、阿波國共同、馬場商事、松岡汽船、北海道炭礦汽船、日本サルベージ、東洋海運、日の出汽船、山本汽船、山下汽船、朝鮮郵船、中川汽船、攝津商船、八馬汽船、武庫汽船、東和汽船、日の丸汽船、原商事、福洋汽船、三菱商事、飯野汽船、東洋汽船、五洋商船、長崎合同運送、東邦汽船、上野汽船、栗林商船、三陸汽船、鶴丸汽船、西本

商事、興亞汽船、岡田信吉朗、日東鑛業、岡崎本店、西本重平

右の通り關係船主五十一社に對し五月十七日附を以て本協會より通牒を發し、尙造船聯合會よりも同月二十日附を以て同様通牒を發し船主の同意を求め置きたる所、其の後九月初頭現在に於て關係船船合計九十六隻中船主側に於て尙未同意のもの十五隻、「スライディング・スケール」に依る契約のもの十三隻を除き、其の他の六十八隻に付ては總て船主側の同意を得たり。依て造船聯合會に於て之を取纏め關係書類を一括して九月六日附を以て價格等統制令の規定に依り本件既往注文鋼材値上に伴ふ造船價格増額方許可相成度旨の申請書を逕信省に提出したる所、十月七日附を以て許可せられたり。是に因り前記六十八隻に付ては本件は最後の解決を見たる次第なり。

第二 造船用鋼材及新造船の價格引上問題(其の四)

既注文鋼材中昭和十五年四月一日以降九月末日迄に發行する切符に對する分の價格引上問題に關する經過は前述の通りなるが、同年十月一日以降發行する切符に對する分に付ては、九月に入り船主、造船業者及製鋼業者間に於て更に協議の上決定すべきことに前掲解決案に於て定められたり。依て同年九月十八日三業者會合の上協議したるも、其の際商工省に於ては一般鋼材の價格調整を企てつつあるに由り、暫く本件決定を見合せ置かれたしとの事なりき。其の後遷延して同年十二月二十一日に至り再び協議會を開き大體左記の打合を爲したり。

(一) 十月一日以降發給の切符に對する既約鋼材の價格は、四月以降九月迄の分と同程度の値上を認むること、
(二) 右の通り既約鋼材の値上を認むるものとせば、昭和十六年六月迄に殘存鋼材全部の引渡を完了し得べきこ

と、萬一七月以後の引渡となるものありとするも、價格問題は夫れにて打切ること、當日の打合は右の如くなりしも、本件は礦石の運賃引上問題と關聯し居り此の運賃問題は關係各廳間にて協議中なるも尙未定の儘と爲り居りたり。

然るに其の後造船聯合會に於ては價格未定の爲鋼材の引渡を受け得ざる實情に鑑み、前記十二月二十一日打合の趣旨に依り四月乃至九月發行の切符に對するものと同一條件にて二十圓乃至三十圓の値上を承認する旨製鋼業者側に回答したる趣にて礦石運賃問題と切離して此點船主側の同意を得たき旨を希望する所あり、而して之に伴ふ造船價格の改訂は如何にするかと云ふに、昭和十五年十月七日逓信省に提出したる造船價格増額方許可申請書には十月以降の船價も鋼材の値段に依るべきことを明記しあるに由り、改めて船價改訂の申請を必要とせざる旨逓信當局は述べ居る次第なりとのことにて此値上額も亦結局船主側に於て之を負擔するの外なきこととなりたり。

第三 造船用鋼材價格の特別割引に關する陳情

商工省中央價格形成委員會に於ては、内閣の方針に依り昭和十五年度初頭より出來得る限り廣範圍に涉り、各種物品の價格公定を企圖しつつあり、其の結果は結局各品目共に若干の値上は止むを得ざる形勢となれり、鋼材(造船用鋼材を含む)も亦其の内重要な一品目として、價格公定の爲右委員會の審議に附せられ結局多少の値上げ避け得ざる趨勢となりたるが、其の値上程度は製鋼業者側の意見としては輸入原料の騰貴のみならず其の他各種の原因に因る騰貴を包含して決定すべしと謂ふに在りたるを以て、結局輸入價格の値上り程度の値上は止むを得ざるもの

と認め、之を政府に於て補償するの議を決し、更に中央物價形成委員會の右答申に基き内閣に於ける物價對策審議會に於ても同様趣旨を以て補償制を決定せられたり。

然るに右補償制の決定に際しては從來の商慣習たる造船用鋼材の價格に對する特別歩引制に關し何等言及する所なかりしも、元來造船事業は經濟上將又國防上重要産業の一たるを以て之を保護獎勵するの必要あるは言を俟たざる所にして、從て造船用鋼材の價格は艦艇用又は鐵道用鋼材の價格に準じ、成るべく之を低廉ならしむる爲、從來商慣習としても一般鋼材に比し相當歩引したる特定價格を以て供給せられ以て今日に迫りたるものなり、然るに今回鋼材價格の公定に際し、若し此商慣習を廢止せらるるに於ては其の影響する所尠からざるものあるを以て、本協會に於ては昭和十五年六月二十一日開會の管理委員會に於て慎重審議の結果、左記陳情書を政府に提出することに決議し、同年六月二十五日附を以て關係官廳に之を提出したり。

船庶第九三〇號 昭和十五年六月二十五日

社団法人船舶改善協會理事長	黒川新次郎
日本海運協會理事長	村田省藏
社団法人造船聯合會理事長	斯波孝四郎
逓信大臣、大藏大臣、商工大臣、陸軍大臣、海軍大臣、企畫院總裁	宛各通
商工省鐵鋼局長、商工省物價局長官、物價對策審議會會長	
中央價格形成委員會會長、中央價格形成委員會金屬部會委員	

造船用鋼材價格ノ特別割引ニ關スル件

造船事業が經濟上將タ又國防上重要産業タルコトハ絮説ヲ要セザル所ニ有之、是ガ爲政府ニ於テハ其ノ保護獎勵ニ關シ、幾多ノ制度施設ヲ實施セラレ、又民間ニ於テモ國策ニ順應シ、造船用鋼材ノ價格ニ關シ、從來毎年造船聯合會ト製鋼業者トノ間ニ團體契約ヲ締結シ、鋼材ノ一般建値ニ比シ特別割引ヲ實行シ來リタル慣例ニ有之候。然ルニ最近ニ至リ日本鋼材販賣株式會社ハ造船聯合會ニ對シ、多年ノ慣習タル造船用鋼材價格特別割引ノ廢止ヲ通告スルト共ニ、關係政府御當局ニ對シテモ御諒解ヲ求メツ、アル趣ニシテ、現ニ物價對策審議會及中央價格形成委員會ニ於テ、鋼材價格問題ニ關聯シ本件ニ付テモ御審議中ナルヤニ聞知致候處、萬一其ノ實現ヲ見ルニ於テハ、我造船事業ノ將來ニ對シ影響スル所尠カラザル義ト懸念スル次第ニ有之候。

抑モ造船用鋼材ヲ廉價ニ取得セシムル政策ノ起源ハ、第一次歐洲大戰終熄後造船獎勵法ノ廢止ニ伴ヒ内地造船事業保護ノ根本策トシテ、臨時財政經濟調查會ノ答申ニ基キ、造船用鋼材ノ關稅免除ト同時ニ鋼材ノ國產ヲ獎勵セラル、爲、製鐵獎勵金交付ノ制度ヲ確立セラレタルニ始リ、其ノ後船舶改善助成施設又ハ優秀船建造施設ノ實施ニ際シ、右ノ根本趣旨ニ順應シテ造船用鋼材ノ一層廉價取得ヲ容易ナラシムル爲、政府御當局ノ御斡旋ノ下ニ、當業者間ニ於テ本件特別割引ヲ創始セラレタルモノニシテ、其ノ爲造船側ニ於テハ、資材ヲ取纏メ大量注文ヲ爲シ又ハ型材ノ規格單純化ヲ強行シ、以テ製鋼側ノ操業ヲ容易ナラシムルニ努メ居ル次第ニ有之候。

事情右ノ如ク、本件特別割引ノ方法ハ、我造船事業保護ノ根本策ニ基因シ之ニ合致スル次第ニシテ、單ニ財界ノ一

時的現象ヲ見テ遽ニ之ヲ中止又ハ廢絶セラル、ガ如キハ頗ル遺憾ニ不堪義ニ有之候條何卒今後ニ於テモ此ノ取扱ヲ存續セシムル様、特ニ御高配相仰度此段願上候。

敬具

第四 製鐵原材料及製品ノ運賃引上防止方ニ關する

日本鐵鋼聯合會よりノ申越問題

日本鐵鋼聯合會より昭和十五年七月二十七日附文書を以て本協會宛左記申越に接したるが、此申越は海運業者に對シ多大なる影響を及ぼすべき重要事項に付、昭和十五年八月二十二日開會の管理委員會に於て特に伊勢谷管船局長の出席を求め慎重協議したるが、本協會としては曩に既約造船用鋼材の價格引上並之に伴ふ新造船價の引上を認め關係船主に對して既に其の旨通牒し、之と同時に「ヅングン」内地間礦石運賃の引上に關し管船當局の内諾を得居る關係もあるに由り、運賃引上防止方ニ關する日本鐵鋼聯合會よりの申越に對しては直に應諾し難き事情あり、若し礦石運賃の引上不能とせば既約鋼材價格の引上は之を取消すの外なしとする意見ありて、容易に決定を見るに至らず、依て尙理事會に於て十分考究することとし當日は暫く決定を延期したり。

其の後同年九月四日理事會を開き更に協議を重ねたるが、本件申越の範圍は頗る廣汎に涉り、小型船又は機帆船の運賃にも關聯する所多く、從て本協會の干渉し得ざる點あるのみならず、價格又は運賃等の統制に關する政府の方針に關係するを以て、本協會に於て輕々に其の意見を決定し得ざる事情あるに由り、翌五日管船局長を訪問して理事會に於ける審議の經過を報告すると共に、尙管船、鐵鋼兩局長の間に於て協議の上善處せらるる様要望し置き

暫く情勢の推移を注視することとしたり。

一五鐵聯第二七三號

昭和十五年七月二十七日

日本鐵鋼聯合會

社團法人船舶改善協會

理事長 黒川新次郎 殿

謹啓 益々御清祥之段奉賀候

陳者今般當聯合會ニ於テ關係當局ニ對シ別紙寫ノ如キ陳情書ヲ提出致候ニ就テハ何卒同趣旨御賢察ノ上御助力賜度奉懇願候

敬具

陳情書

戰時重要資材タル鐵鋼ノ生産確保ノ爲本會ハ政府御當局ニ對シテ屢々鐵鋼ノ適正價格制定ヲ要請シ來リ候處政府ニ於カセラレテハ低物價政策堅持ノ御方針ノ下ニ鐵鋼ニ對シテハ特ニ値上ゲヲ認メラレズ製鐵鋼用輸入原材料ノミニ對スル補償制ヲ採用セラル、事ト相成候

鐵鋼業者ハ今事變以來既ニ三回ニ亙リ卒先値下ゲヲ斷行シ低物價政策ヲ實踐躬行シ來レルモノニシテ政府ノ御方針ニ協力スルコト固ヨリ吝ナラザルモノニ候得共其ノ後ニ於ケル生産費ノ昂騰著敷ク而モ右補償ハ輸入原材料ノミニ

限ラレ國內事情ニ據ル生産費ノ増嵩ニ及バズ作業能率ノ増進其ノ他極力生産費ノ低減ヲ計ルハ勿論鋼材配給業者ノ犠牲的協力ヲ得テ取扱ヒ手數料ノ減額ヲ實行スル等懸命ノ努力ヲ致シ居レルモ尙現下ノ窮狀ヲ打開スルハ容易ナラザルモノト苦慮罷在ル次第ニ御座候

然ル處最近運送業者ヨリ製鐵原材料並ニ製品ノ運送賃率ノ著シキ引上ゲヲ要求セラレ其ノ及ポストコロノ影響甚大ニシテ鐵鋼界ノ業態前陳ノ次第ニ有之到底之ガ負擔ニ耐ヘザルハ勿論ノ義ニ御座候而シテ之ヲ應諾セザル場合ニ於テハ或ハ配船又ハ運送ノ不圓滑ヲ來ス危惧有之斯クテハ政府ノ御命令ニ依ル鐵鋼ノ生産配給ノ確保ヲ期スルコト困難ト相成ルベク非常時局下鐵鋼ノ重要性ニ鑑ミ由々シキ結果ヲ招來スル懸念ナシトセズ誠ニ深憂ニ堪ヘザルモノ有之候

就テハ御當局ニ於カセラレテハ其ノ低物價政策堅持強行ノ御方針ニ基キ船運賃並ニ解賃等ニ對シテ其ノ昂騰ヲ防止シ而モ配船ノ圓滑ヲ期セラレ候様速カニ適切ナル御處置ヲ講ゼラレ戰時製鐵報國ノ微衷御賢察ノ上鐵鋼生産ノ確保ヲ圖ラレ度格別ノ御懇慮奉悃願候

昭和十五年七月二十三日

日本鐵鋼聯合會

會長 中松眞卿

逓信、商工、陸軍、海軍、各大臣
企業院 總裁
物價對策審議會 會長
價格形成中央委員會 會長
宛各通

(附表省略)

第五 造船用資材の配給並輸入問題

造船用資材の配給を圓滑ならしめ、從て造船の促進を期するは非常時局下に對處すべき方策として最も緊切の事項たるは言を俟たざる所にして、本協會としては本問題に關し連年努力を傾注し來りたるが、特に昭和十五年度に於ては、時局の進展に伴ひ、一般物資、勞力等の不足と共に、造船用資材就中鋼材の供給益々逼迫の情勢と爲り造船計畫の進捗に支障を生ずるの虞ありたるを以て、年度初頭より毎回の管理委員會に於て實況を明にすると共に其の對策に關し審議を重ねたり。元來造船用資材は毎年度政府の物動計畫に於て其の數量を決定せられ、之に基き毎四半期毎に配給せらるるものなる所、情勢の變化に因り豫期の數量に異動を生じ或は配給時期の自然に遷延するは時局柄到底避け難き實情に在りたるを以て其の對策に關しては始終慎重なる協議を盡したり。殊に歐洲戰亂の進展に伴ひ、米國が其の援英政策を益々強化し、昭和十五年下半年に入り屑鐵を始め其の他の造船資材に對し輸出許可制を実施するに至り、其の對策に付ても併せて考慮するの必要を生じ、昭和十五年十一月以降は之に關し協議を重ね

たり。

敘上の通り一方國內資材の配給を圓滑にして造船の進捗を圖り以て喫緊の要事たる船腹擴充に資するの方途を講ずると共に、他方造船資材の輸入を企圖したる結果、該資材は昭和十五年末より翌昭和十六年三月末に亘り漸次輸入を見るにれ至り。其の種類は鋼塊、鋼片、「シートバー」等なるが是等輸入資材の價格は内地相場に比し一噸約百圓の高價なるに由り、政府に於ては此差額を昭和十六年一月以降發給せらるる切符に依る鋼材一噸に對し十五圓程負擔せしむることに決定せられたり、其の結果新造船船重量一噸に對し約五圓の値上りとなるも止むを得ざる次第に付、此船價値上りは船主に於て負擔するの外なきこととなれり。

備考 造船用資材の配給量又は輸入量等に關する詳細は、諸般の關係に由り茲には其の記述を省略したり。

第五項 昭和十六年度に於ける事情

昭和十六年度に於ては時局の進展に伴ひ船腹の擴充は焦眉の急務となり、日を逐ふて其の緊切の度を加ふるに反し、造船工程は諸般の事情に制せられ却て低下の傾向を辿るに至れり。時恰も歐洲戰局の擴大と國際情勢の變轉とに因り、外國船の輸入又は備船は漸次困難となり、同年度下半年に入り殆ど不可能の状態となりたる爲、船腹の増加は専ら國內造船に依るの外なき實狀となりたるにも拘らず、造船資材の配給不圓滑、勞働力の不足、勞働時間の制限、其の他諸般の事由に因り、造船の實績は豫期の成績に達せざること遠く、前兩三年に比し却て難局に逢着する

に至れり。本協會に於ては前述の事情に由り年度初頭より本問題を重大視し、毎月の管理委員會に於て鋭意攻究討議を重ねたり。

造船用鋼材の配給は昭和十六年度に於ても前年度來の方針に依り、物動計畫にて決定せられたる數量を毎四半期毎に割當を受け、之に基き切符を發行せられたるも、現品の供給は遅延勝にして切符を有するも容易に現品を入手することを得ず、従て造船工事の遅延著しきものある實況に鑑み、同年度中開會の管理委員會に於ては其の改善方策に關し、主として左の諸點に付官民委員の間に論議を盡したり。

第一 昭和十六年度上半期に於ける討議項目

- (一) 造船用鋼材は毎年度各四半期毎に割當を受けることに決定せられ居るも、實際の割當は多くは當該四半期の半を経過したる後に至り漸く其の通知を受ける實狀にして、造船工事の進捗上支障尠からず、斯くては計畫造船の實行は不可能に付、四半期毎の割當は成るべく當該期に入る前に通知を受けることと致したく、遅くも當該期の初頭に於て割當量を知り得る様改善せられたきこと。
- (二) 毎年度各四半期毎の鋼材割當にては、計畫造船の完全遂行は到底不可能なり、元來造船工事は綜合工業にして而も相當長期に亘るものに付、毎年度の造船計畫は少くとも其の前年度に於て之を樹立することを要し、従て資材の割當も四半期毎に之を分割することなく、一箇年度を通じ其の總量を前年度に於て決定し置き、以て計畫造船の實施を期する様改善せられたきこと。

- (三) 前號記載の趣旨を實行するには、毎年度物動計畫は其の前年度に於て之を決定することを必要とし、遅くも當該年度初頭迄に之を決定實施するを必要とするに拘らず、昭和十六年度に於ても同年度に入り數箇月を経過したる後に至り、漸く造船用鋼材に對する物動計畫の確定通知を受けたる實況にして、連年斯の如き實況を繰返すに於ては、現下緊急を要する造船の進捗は不可能に付、物動計畫の決定通知を早むる様改善せられたきこと。

- (四) 毎年度各四半期毎の鋼材割當通知に依り、造船聯合會にて之に對する切符を發行し居るも、此切符に依り必要の時期に現品の供給を受けることは至難にして遅延を重ねる實況に付、既發の切符に對する配給は豫定の時期に適確に實行せらるる様改善せられたきこと。

- (五) 既發切符に對する實際の供給が著しく遅延するのみに止まらず、遂に不渡りとなり事實供給を得られざる數量も相當量に達し、従て造船噸數の減少を餘儀なくせらるる實況に在るは遺憾なるのみならず、礮石船、油槽船等の特殊船建造の爲、更に一般商船の建造を遅延せしむるの虞あるに由り、是等の點に付ても考慮せられたきこと。

第二 昭和十六年度下半期に於ける討議項目

- (一) 計畫造船を實施するには、第一に材料の確保を不可缺の條件とするに拘らず、從來の實績に依れば此點甚だ不確實なり、海軍の如きは一箇年度の建艦計畫を樹てて材料の注文を爲し、豫定の時期に適確に之を入

手しつあり、商船に在りても急速に大量建造を必要とする當時の情勢に鑑み、之を艦艇と同様に取扱ひ造船資材を確保すると共に、從來の四半期毎の資材割當を改めて始めより一箇年度を通ずる總量を割當て、豫定數量を豫定の時期に適確に入手せしめ、以て造船の促進を期する様改善せられたきこと、

(一) 政府は海運の國家管理と共に、造船の國家管理を実施する方針を決定せられたるが、造船の國家管理と海軍の造船工場管理とは之を一元的に取扱ひ、軍艦と商船とを同様に看做して以て商船の建造を促進せられたきこと、

以上は管理委員會に於ける論議の概要を記述したるものなるが、之に關聯して鋼材の配給方策に關しては重要産業統制團體協議會に於ては製鋼、造船、海運、其の他の構成團體間に於て協議を重ねたる結果、一年又は長期に亘る鋼材配給計畫案を立案して之を政府に建言し、政府に於ても審議の上昭和十七年度第一期より鋼材配給は新計畫に入ることとなりたり。此新計畫は鋼材の消費部門を四部に分ち配給する仕組にして、其の第一部を特定事業とし軍需、官需及計畫産業(造船事業を含む)を含むものなり、此仕組に依り昭和十七年四月以降配給を受くる爲、昭和十六年十二月中に消費部門より商工省の推定制當量に照應する様、材料寸法書を提出することとなりたり、此新計畫の實施に依り切符の發行と現品の供給とは一致するに至れり。

又商船と軍艦とを一元的に取扱ひ、其の資材を確保して以て商船の建造を促進せしむべしとする論議に對しては、其の後政府の計畫造船に關する方針決定せられ、左記要綱に依り之を實施せらるることとなりたり。

(一) 將來は政府に於て計畫造船を爲すこと、

(二) 造船に關する業務の一部を逓信省より海軍省に移管すること、
右移管の範圍は勅令を以て左の如く定むること、

(イ) 船舶用主要資材の需給調整

(ロ) 海軍管理工場に於ける造船及船舶修繕の監督

尙隨時海軍の注文を受くる造船所に對しても、海軍管理工場に準じ取扱ふことあるべし、

(三) 時局對應策として戰時標準船型を定め、本協會選定の標準船型を基礎として之に修正を加へ、差當りB、C兩型船を多數建造することとし、追て其の他の標準型船並竝石船及油槽船を建造すること、

(四) 計畫造船に對する資材は軍艦建造用資材と同様に之を確保すること、

敍上の通政府方針の決定に依り、造船用鋼材の配給に關する本協會の希望事項は大體達成せらるるに至れり。

第三節 製鐵獎勵金制度存續問題

第一項 造船用鋼材に對する製鐵獎勵金制度存

續に關する建議(其の一)

現行製鐵業獎勵法中に規定せらるる造船用鋼材に對する製鐵獎勵金交付制度は、本邦造船業の維持發達並船舶改善助成施設の圓滿遂行を期する爲、必要缺くべからざる制度に付、今後に於ても引續き現在の通り實施せられたる所旨、昭和八年十月二十五日附を以て關係各大臣宛建議する所ありたり。即ち第六十四回帝國議會を通過したる所謂製鐵合同方針に依る日本製鐵株式會社法の實施と共に、政府は造船用鋼材に對する製鐵獎勵金を減額せむとする内意を有せらるるやの趣聞知したるを以て、本協會は管理委員會の決議に依り、日本船主協會及造船聯合會との連署を以て商工、大藏、逓信三大臣宛左記の通り建議書を提出し、尙海軍大臣並製鐵所長宛右建議書寫を添へ願意達成する様援助方依頼すると共に、製鋼業者の團體たる鋼材聯合會及鐵鋼協議會にも本件經過を報告し協力を求めたり。

船改第一九六號

昭和八年十月二十五日

社団法人日本船主協會
會長 黒川新次郎
造船聯合會
理事長 今岡純一郎
社団法人船舶改善協會
理事長 川村貞次郎

商工大臣 男爵 中島久萬吉殿
大藏大臣 高橋是清殿 宛各通
逓信大臣 南 弘殿

造船用鋼材ニ對スル製鐵獎勵金ニ關スル件

現行製鐵業獎勵法ハ、其ノ第九條ニ於テ、帝國内ニ於テ製造シタル鋼材ガ船舶ノ建造又ハ修繕ニ使用セラレタル場合ニ於テハ、政府ハ命令ノ定ムル所ニ依リ、其ノ鋼材ノ製造者ニ對シ獎勵金ヲ交付スルコトヲ得ル旨ヲ規定シ、同法施行令ニ依リ、右獎勵金ハ主要鋼材一噸ニ付二十四圓六十六錢ヲ支給スベキコトヲ定メラレタリ。此ノ獎勵制度ニ依リ、本邦船主ノ新造船ハ辛ウジテ之ヲ内地造船所ニ於テ引受ケ得ラレタルモノニシテ、從テ本邦造船業者、製鐵業者並一般船主ノ受ケタル便益尠カラザルモノアリタルハ、夙ニ世間ノ認ムル所ニシテ當業者ノ深ク感謝スル所ニ有之候。

元來右獎勵制度ハ、曩ニ大正十年關稅定率法及製鐵業獎勵法改正ニ際シ、内地造船業保護ノ根本方策トシテ、且又鋼材ノ國產ヲ獎勵スル爲、輸入造船用鋼材ニ對スル關稅ヲ免除スルト共ニ、帝國内ニ於テ製造シタル造船用鋼材ニ對シ、右關稅額ヲ標準トシテ獎勵金ヲ交付スルコトニ定メラレ、以テ今日ニ追ビタル次第ニ有之、爾來本邦造船業ハ相當ノ發達ヲ遂ゲタリト雖、造船注文者ハ主トシテ内地船主ニ限ラレ、外國ヨリ造船注文ヲ受クル機會ニ乏シキ事情ハ今尙存續シ、加フルニ財界不況ノ影響ヲ被ル等諸般ノ事由ニ因リ、造船業ニ對スル保護獎勵ハ將來ニ於テモ國

策上緊要缺クベカラザル狀況ニ在ルハ、多言ヲ俟タザル義ト思考致候。特ニ客年十月以降實施セラレタル船舶改善助成施設ニ於テモ、同施設ニ依ル助成金ト本件獎勵金トヲ併セ考慮シ、依テ以テ船質改善ノ目的ノ達成ヲ期シタル次第ニ有之候。

然ルニ仄聞スル所ニ依レバ、政府ハ日本製鐵株式會社法ノ實施ニ伴ヒ、内國製造船用鋼材ニ對スル獎勵金ヲ幾分變更セムトスル内意ヲ有セラル、ヤノ趣ニ有之候處、前陳ノ通本件獎勵金ハ、本邦造船業ノ維持發達並船舶改善助成施設ノ圓滿遂行ヲ期スル爲必要缺クベカラザル制度ナルノミナラズ、輸入鋼材ニ對スル關稅額ヲ標準トシテ交付セラル、モノニ付、關稅額ニ拘ラズ單ニ獎勵金ヲ減額セラル、ニ於テハ、自然外國製品ノ輸入ヲ誘致シ國產獎勵ノ趣旨ニ背反スル義ト相成候次第ニ付、本件獎勵制度ハ、今後ニ於テモ引續キ現在ノ通實施セラル、様御高配相煩度此段願上候也。

然るに右建議に拘らず政府は昭和九年三月三十一日附官報を以て、製鐵業獎勵法施行令中改正の件（勅令）を公布し、同令中に定められたる従前の獎勵金額に總て「以内」なる文字を附加して減額の方針を定め、尙其附則に於て同令施行前に使用又は引渡ありたる鋼材に限り従前の規定を適用すべきことを定め、日本製鐵株式會社法と共に昭和九年二月一日より之を施行せられたるは遺憾に堪へず、然れども右改正勅令の施行に依り獎勵金減額の方針は決定せられたるが、減額の程度は尙確定に至らざりしを以て、本協會は其の後引續き日本船主協會及造船聯合會と協力して政府に對し本件獎勵金の急激なる減額が、造船、海運兩業並船舶改善助成施設に及ぼす影響多大なるもの

あるべきことを指摘し、漸減の方針に依ると共に、成るべく減額を少なからしむる様緩和方を陳情したり。

其の陳情要旨は大體左記二點に在るものとす。

(一) 政府は前記製鐵業獎勵法施行令改正に依り、同令中に定められたる従前の獎勵金額の下に總て「以内」なる文字を附加して減額の方針を定め、實際は獎勵金額を半減せんとする内意なるやに聞知するも、斯の如き急激なる減額は、折角復活の道程を辿りつゝある本邦造船業に對し再び重大なる打撃を與ふる虞あり。且又船舶改善助成施設は同施設に依る助成金と本件獎勵金とを併せ考慮し、依て以て船質改善の目的達成を期したるものなるのみならず、助成施設に依る造船用鋼材の價格及供給方に關し、造船業者と製鐵關係業者との間に締結せられたる協定に於ては將來萬一本件獎勵金減廢の場合に在りては、其の損失は總て造船業者之を負擔し、製鐵關係業者に累を及ぼさざるべきことを約し、以て漸く協定の成立を見たる實情もあり、旁々此獎勵金の減額は、造船業者に對し二重の打撃を被らしむる結果となるに付、減額の方針は既に決定せられたる以上止むを得ずとするも、之を半減するが如き急激なる變更を避け、成るべく漸減の方針に依られたしと謂ふにあり。

(二) 前記製鐵業獎勵法施行令改正の件は、其の附則に於て同令施行前に使用又は引渡ありたる鋼材に限り従前の規定を適用すべきことを定めたるに由り、既に受給契約締結済の鋼材と雖、其の使用又は引渡なき限り、獎勵金は減額せらるべきこととなりたり、然るに前年來鋼材暴騰の狀勢に鑑み助成船建造者を始とし、其

の他一般船主に在りても造船費の昂騰を虞れて建造注文を取急ぎ造船業者も亦從て材料注文を取急ぎたる爲、前記改正施行令施行の際既に造船業者と製鋼關係業者との間に鋼材受給契約締結済にして而も未だ使用又は引渡を了せざるもの多量に存在したり。是等契約済に係る多量の鋼材は、總て獎勵金全額支給を豫期したるものなるにも拘らず、突如之を半減せらるるに於ては製鋼業者及造船業者は夫れ丈不測の損害を被ることとなり、獎勵制度の趣旨にも背反する結果となるべし、依て改正施行令實施前即ち昭和九年二月一日以前に受給契約締結済に係る鋼材に就ては、未だ使用又は引渡なきものと雖、之に從前の規定を適用し獎勵金を交付する様、施行令附則を改正せられたく、若し又附則改正困難なりとせば、同令中從前の獎勵金額の下に附加したる「以内」なる文字を活用して、成るべく從前の金額に近き獎勵金を交付せらるる様相成りたしと謂ふに在り。

以上二點は造船業及製鋼業保護獎勵の見地より輕々看過し難き事項にして、特に第二點の如きは規定の文面よりすれば、當業者をして不測の損害を被むらしむることとなり、甚だししく妥當を缺くものと認めらるるを以て本協會等は昭和九年度に於ても引續き屢々關係當局者に對し再考方懇請する所ありたり。

第二項 造船用鋼材に對する製鐵獎勵金存續

に關する建議（其の二）

鋼材價格は逐年昂騰の一途を辿り、特に昭和十一年下半年に入り、鋼材供給の不足に伴ひ價格暴騰の狀況を現出せり、此實況に鑑み政府は昭和十二年度より一般鋼材の輸入税を一時撤廢することに決定したる趣にて、同時に内國製の造船用鋼材に對する製鐵獎勵金をも廢止せむとする内議あるやに聞知したる所、該獎勵金制度は本邦造船業保護の根本策にして、單に財界の一時的現象を觀て、輕々に之を中止又は減廢すべきものに非ずと認むるのみならず、元來造船用鋼材の輸入に對しては、右獎勵金制度制定の當初より之に對する輸入税を免除し、一般事業用鋼材とは特殊の取扱を爲し以て本邦造船業保護の方策と爲したるものなり。故に一般事業用鋼材に對する關稅撤廢の理由は、直に内國製造に係る造船用鋼材に對する獎勵金をも廢止せむとするは失當なりと謂はざるを得ず、依て本協會は日本船主協會及造船聯合會と連署の上、昭和十一年十二月十九日附を以て總理、逓信、大藏、商工、陸軍及海軍各大臣に宛て夫々本件に關する左記陳情書を提出し、尙陳情の趣旨貫徹する様、關係各方面を歴訪し懇請したり。

船改第八七號 昭和十一年十二月十九日

社団法人日本船主協會
會長 村田省藏

造船聯合會
理事長 斯波孝四郎

社団法人船舶改善協會
理事長 黒川新次郎

内閣總理、逕信、大藏
陸軍、海軍、商工 大臣宛各通

造船用鋼材ニ對スル製鐵獎勵金ニ關スル件

頃者仄聞スル所ニ依レバ、政府御當局ニ於テハ、製鐵業獎勵法ニ定ムル造船用鋼材ニ對スル獎勵金交付方ヲ昭和十一年度限り中止相成ルヤノ御意嚮有之趣ナル處、事實果シテ然ルニ於テハ、我邦造船及海運界ニ甚大ナル打擊ヲ與フル義ト思料セラルルニ付、茲ニ情ヲ具シ、御清鑒ヲ仰ギ候。

抑モ右獎勵金交付ノ制度ハ、先年臨時財政經濟調査會ノ答申ニ基キ、内地造船業保護ノ根本策トシテ、御制定相成リタルモノニシテ、我が造船業ノ對外競争上最モ不利トスル鋼材取得ノ困難ヲ除去シ、成ルベク廉價且圓滑ニ之ヲ供給シテ、斯業ノ發展ヲ圖ルト共ニ、鋼材ノ國產ヲ獎勵セラルル重要國策ナリト承知致居ル次第ニ御座候、爾來本制度ノ效果空シカラズ、本邦ノ造船及製鐵業ハ、相當ノ發達ヲ遂ゲタリト雖モ、内地造船用鋼材ノ供給ハ、兎角圓滑ヲ缺クノミナラズ、其ノ價格ハ逐年昂騰ノ一路ヲ辿リ、我が造船業ハ爲ニ不斷ノ脅威ヲ感ジ、船舶ノ建造原價ハ益々騰貴シ、從テ我が海運ノ對外進出ヲ阻害スルノ甚ダ好マシカラザル結果ヲ見ムトスルノ情勢ニ有之候。

先年來御當局ニ於テ實施セラルル船舶改善助成施設ニ於テモ、將又今次御計畫中ト拜承スル優秀船建造助成施設ニ於テモ、要ハ内地建造ノ優秀船ヲ廉價ニ供給シ、以テ對外航權ノ伸展ヲ企圖セラルル御趣旨ト拜察セラルル處、此

ノ際萬一製鐵獎勵金ノ支給ヲ中止セラルルニ於テハ、或ハ右ノ御趣旨ニ背馳スルノ結果ヲ招來スルコトナキヤラ度ルル次第ニ御座候。

事情右ノ如ク本獎勵金支給制度ハ、實ニ我が造船業ノ維持發展並ニ海運業ノ海外進出上必要缺クベカラザル根本國策ニ有之、特ニ現下ノ國際情勢ニ於テハ、一層其ノ重要性ヲ感ズル所ニシテ、單ニ財界ノ一時的現象ヲ見テ、遽ニ之ヲ中止又ハ減廢セラルルガ如キハ、頗ル遺憾ニ不堪義ニ有之候條、何卒今後ニ於テモ引續キ本制度ヲ存續セラルル様、特ニ閣下ノ御高配ヲ相煩度、此段及陳情候也。

第三章 造船資金問題

第一節 概 説

造船用低利資金の増額及貸付条件の緩和方に關しては本協會設立以來殆ど連年政府當局に對し建議陳情を爲し來りたる所にして、政府に於ても亦其の趣旨を諒とせられ漸次右貸付資金額を増加せらるるに至りたるが、其の經過概要を記せば次の如し

政府の利子補給に依り造船資金を低利に貸付くる制度は昭和五年度に於て始めて實施せられたるものなるが、同年五月政府は豫算外國庫の負擔となるべき契約を爲すを要する件を公布し、其の内に於て日本興業銀行其の他の銀行に於て政府所定の條件に依り低利に造船資金を海運業者に貸付けたるときは其の貸付金額五百萬圓を限り其の利子の一部を銀行に補給すべきことを定め、以て造船資金調達の便宜促進の方針を定められたり。

次で昭和六年三月同じく豫算外國庫の負擔となるべき契約の件中に於て、前記造船資金貸付金額五百萬圓とありたるを千五百萬圓に増額する旨を公布せられたり。

昭和七年十月本協會設立せられ、同年九月に至り第一次船舶改善助成施設實施せらるるや、當時の海運界の狀況

より考察して造船資金の調達容易ならざるものある實情に鑑み、本協會は直に前記貸付資金總額千五百萬圓を三千五百萬圓程度に増額せられ度き旨政府に陳情したるも（本節第一項参照）、當時に在りては日本興業銀行よりの實際の貸付額は比較的僅少に止まり、資金額千五百萬圓には尙相當の餘裕を存したるが爲、右陳情にも拘らず資金總額は其の儘据置となりたり。

其の後第一次及第二次船舶改善助成施設に依る新船建造は幸に順調に進捗したるも、昭和十一年度に於ては更に第三次施設の實施を要望し居る關係もあり、加ふるに外船輸入制限の影響と海外海運國に於る優秀船新造の趨向等よりして我國に於ても特に新船建造を希望する者續出の狀勢となり、從て日本興業銀行に於ける造船資金貸付額は漸増を來し資金額の餘裕も僅少となりたるに由り、昭和十一年三月に至り本協會は再び政府當局に陳情書を提出し資金額を是非共三千萬圓程度に増額し其の利子補給に要する經費を昭和十一年五月一日より開會せらるべき特別議會に追加豫算として提出せられむことを懇請したり（本節第二項参照）、而して政府に於ては其の趣旨を諒とせられ從來實施中の千五百萬圓を三千萬圓に増額することとし右特別議會の協賛を経て昭和十一年度より實施せられたり次で昭和十二年度豫算に於ては政府は海運國策として優秀船建造計畫を樹立せられ、之に伴ひ造船資金貸付利子補償及損失補償に關する新施設を實施し、同年度以降四箇年度に亘る貸付資金總額を七千萬圓に増加し貸付利率年三分七厘、政府の利子補給率は資金原價三分七厘の場合に於て年一分とし、尙從前の例と異り右貸付に依り銀行に於て損失を被りたるときは、其の損失の百分の七十を政府に於て補償するの新例を設けられたり（此新施設も昭和

十二年度總豫算と共に豫算外國庫の負擔となるべき契約を爲すを要する件として公布實施せられたるものなり。然るに右新施設實施後幾許もなく昭和十二年六月に至り政府の優秀船建造計畫等に伴ひ當業者の新船建造計畫續出し、其の融資申込は日本興業銀行に殺到する有様にして、前記七千萬圓の資金を以てするも到底需要を満たすに足らざる實況となりたるを以て、本協會は昭和十二年六月に至り三度政府に陳情し、貸付資金額を更に一億五千萬圓程度に増額方願出でたり（本節第三項参照）、此増額方に關しては多少の曲折を経たるも昭和十三年度追加豫算として議會の協賛を経て同じく豫算外國庫負擔契約の件として實施せられたり。

而して右一億五千萬圓の増額に關しては財務當局に於て之に條件を附し此施設は一と先づ今回の増額を以て打切らむとする意向なりし趣に付今後は之に代るべき新規の施設を考慮する必要を生じたり、從て先年本協會に於て研究したる海事銀行設立案の如きも今一應考究を要する問題となりたるが、海事銀行設立計畫立案の當時に在りては當時特殊銀行は増加せざる政府の方針なる旨聞知したるも、其の後情勢の變化に因り、中小商工業者の爲には特殊銀行的の金庫を設けつつある等の事情に鑑み、今後之等の方策に關し考慮を要することとなりたり。

依て昭和十三年度に於て屢々本件に關し管理委員會にて審議すると共に、逕信當局の盡力に依り海事金融制度を從前の豫算外國庫負擔契約に依り定むる方針を改めて之を法律化することに議を進め、爾來當局の多大なる配慮を煩はし、同時に本協會に於ても政府に懇請を重ねたる結果、昭和十三年末より開會せられたる帝國議會に對し政府より船舶建造融資補給及損失補償法案を提出せられ、其の協賛を経て昭和十四年四月四日附を以て公布を見るに至りたり（本章第二節参照）。

第一項 船舶改善助成計畫に依る造船資金貸付條件の緩和に關する建議

船舶改善助成施設計畫に依る造船資金調達の便宜促進方に關し左記の通り逕信、大藏兩大臣宛建議すると共に尙直接陳情を爲し、他方日本興業銀行總裁宛右建議書寫を添へ便宜供與方依頼したり。

船改第四號 昭和七年十月十九日

社團法人船舶改善協會

理事長 川 村 貞 次 郎

逕信大臣 南 弘 殿

大藏大臣 高 橋 是 清 殿

船舶改善助成計畫ニ依ル造船資金ニ關スル件

過般開會セラレタル臨時議會ニ於テ時局匡救對策ノ一トシテ船舶改善助成金豫算成立シ老齡船ノ解體ヲ條件トシテ内地造船所ニ於テ船舶ヲ建造スル者ニ對シ助成金ヲ交付セララルコトニ決定相成リタルハ中小工業ノ救濟並我造船海運兩業ノ維持發展上慶賀ノ次第二有之本施設ニ對スル關係御當局ノ御配慮ニ就テハ深く感謝スル所ニ有之候而シ

テ當協會ハ本件助成施設ニ關スル政府ノ御趣旨ヲ體シ施行年度ニ應シ古船ノ解體並ニ新船ノ建造ヲ適當ニ按配實施セシムヘク目下夫々當業者ニ對シ勸誘交渉中ニ有之候然ルニ本件施設ニ依ル新造船總噸數二十萬噸ニ對スル建造資金ハ一噸當約二百五十圓ト見積リ合計約五千萬圓ヲ要スル所右資金ノ一部ハ固ヨリ助成金ヲ以テ之ニ充當シ得ルモ目下ノ財界特ニ海運界ノ現況ニ鑑ミルニ資金全額ノ調達容易ナラサルモアリ新船建造ヲ希望スル多數當業者ノ最モ苦慮スル所實ニ此ノ點ニ有之若シ資金調達ノ圓滑ヲ缺カムカ今回ノ助成建造計畫ノ自的達成上重大ナル支障ヲ生スルノ虞有之候最モ現在ト雖政府ノ利子補給ニ依リ造船資金ヲ貸出シツツアルモ其ノ貸出條件トシテ個人保證ヲ要求セラルル等餘リニ嚴格ニ過クルカ爲船主ハ容易ニ貸付ヲ受クルコト能ハス特ニ中小船主ノ如キハ其ノ恩惠ニ浴スルコト殆ト不可能ナル實況ニ有之候依テ當協會ニ於テハ先般來兩度開催シタル管理委員會ニ於テ本問題ニ付慎重審議ヲ盡シタル結果此ノ際左記各項ノ實施ヲ最モ緊切ト思料致候條何卒特別ノ御詮議ヲ以テ右實施方御高配相煩度此段奉願候也

記

- 一 現ニ政府ノ利子補給ニ依リ造船資金トシテ貸付ケツツアル總額千五百萬圓ノ資金ヲ三千五百萬圓程度ニ増額セラレタキコト
- 二 右三千五百萬圓程度ノ資金ハ預金部低利資金ヨリ之ヲ融通セラレ度若シ預金部低利資金ノ融通困難ニ有之候ハハ簡易保險積立金ヲ以テ興業債券ヲ引受ケラレ是ニ由リ前記資金ヲ供給セラレタキコト

最モ右資金ハ助成建造計畫カ本年度以降三ヶ年度間ニ亘ル關係上一時ニ總額ノ支出ヲ要スルモノニハ無之建造計畫ノ進捗ニ應シ三ヶ年度ニ配分シ供給セラレ差支ナキコト

- 三 第一號ノ造船資金ハ從來船舶竣工後ニ於テ其ノ船主ニ對シ貸付ケラレタルモ船舶ノ建造着手後其ノ竣工迄ノ間ニ在リテモ之ヲ貸付得ル事トシ尙着手後竣工迄ノ間ニ在リテハ造船所ニ對シテモ貸付ケ得ル様相成リ度キコト
- 四 第一號ノ造船資金ノ貸付條件ハ出來得ル限り之ヲ緩和セラレタキコト

第二項 政府の利子補給に依り貸出しつつある造船資金

増額方に關する陳情

政府は昭和五年五月十七日附を以て豫算外國庫の負擔となるべき契約を爲すを要する件を公布し、其の内に於て日本興業銀行其の他の銀行に於て政府所定の條件に依り低利に造船資金を海運業者に貸付けたるときは其の貸付金額五百萬圓を限り其の利子の一部を銀行に補給すべきことを定め昭和五年度より之を實施し、以て造船資金調達の便宜促進の方針を定められたり。

次で其の翌年たる昭和六年三月二十八日附を以て同じく豫算外國庫の負擔となるべき契約の件中に於て、前記造船資金貸付金額五百萬圓とあるを千五百萬圓に増額する旨公布せられたり。

然るに昭和七年十月に至り第一次船舶改善助成施設實施せらるるや、同施設に依る新造船總噸數二十萬噸に對する

建造資金は一噸當約二百五十圓と見積り合計五千萬圓を要する所、當時の海運界の状況より考察して資金金額の調達容易ならざるものある實情に鑑み、本協會は直に右造船資金貸付金額の増額並其の貸付條件の緩和方に付政府に陳情したり。而して其の後に於ても屢々政府當局並日本興業銀行に交渉を重ね特に興業銀行當事者と本協會との間に懇談會を開催する等希望達成に努力したる結果、實際の貸付額は漸次増加せられ、又貸付條件も相當緩和せられたるも、貸付資金總額は遂に其の儘据置となり居たり。

此間第一次及第二次助成施設に依る新船建造は幸に順調に進捗したるも、更に第三次助成施設の實施を要望し居る關係もあり、加ふるに外船輸入制限の影響と海外海運國に於ける優秀新造船の趨向等よりして我國に於ても最近特に新船建造を希望する者續出の狀勢に在り、依て此機を逸せず造船資金調達難を緩和するの急要なるを認め、昭和十一年一月十四日理事一同にて大藏省に荒井銀行局長を訪問し、右資金増額方を懇請し、之に要する經費を追加豫算として議會に提出せらるる様依頼したり。然るに昭和十一年一月二十一日議會は突如解散を命ぜられたるは遺憾なるも、同年五月一日より特別議會開會せらるるに付、同年三月二十日附を以て更に左記の通り大藏、逓信兩大臣宛陳情書を提出したり。

船改第七六二號

昭和十一年三月二十日

東京市麴町區丸ノ内一丁目六番地一

社團法人船舶改善協會

理事長 黒川新次郎

大藏大臣 馬場 鉄 一 殿

政府ノ利子補給ニ依リ貸出シツツアル造船資金増額方ニ關スル件

曩ニ昭和七年第一次船舶改善助成施設實施セラレタル際同施設ニ依ル新船建造資金ノ調達容易ナラザルモノアル實情ニ鑑ミ當協會ハ同年十月十五日附船改第四號ヲ以テ右資金調達ノ便宜増進方ニ關シ陳情書ヲ提出シ御高配ヲ煩ハシタルハ御了知ノ通ニ有之候

當時陳情ノ要旨ハ從來政府ノ利子補給ニ依リ銀行ニ於テ低利ニ貸付ケツツアル造船資金總額千五百萬圓ヲ三千五百萬圓程度ニ増額セラレタク且其ノ貸付條件ヲ出來得ル限り緩和セラレタシト云フニ在リタル次第ニ有之候爾來政府御當局ノ御盡力ト日本興業銀行當事者ノ御配慮トニ由リ右低利資金ノ實際貸付額ハ漸次増加セラレ又其ノ貸付方法モ相當改善セラレ第一次及第二次兩回ニ渉ル船舶改善助成施設ノ遂行上ハ勿論其ノ他ノ新船建造上ニモ多大ナル便宜ヲ得是ニ由リ我造船海運兩業ノ進展ニ資シタル所尠ナカラザルハ感謝スル所ニ有之候

然ルニ前記陳情ノ當時ニ在リテハ日本興業銀行ヨリノ實際ノ貸付額ハ比較的少額ニ止リ從テ貸付資金總額千五百萬圓ニハ尙相當ノ餘裕ヲ存シタルガ爲右陳情ニモ拘ラズ貸付資金總額ハ其ノ儘据置ト相成以テ今日ニ至リ候處其ノ後實際ノ貸付額ハ漸次増加セラレ現在ニ於テハ最早餘裕モ僅少ト相成リタルヤニ傳承仕候加之最近世界海運界ノ趨向トシテ優秀新船建造ノ機運益々濃厚トナリ海運先進國タル英國ノ如キモ優秀新船建造獎勵ノ爲現ニ巨額ノ低利資金

ヲ海運業者ニ融通シ居リ其ノ他ノ海運國モ亦同様ノ狀況ニ有之候是ガ爲我國ニ於テモ主トシテ對外競争上ノ必要ヨリ新船建造ヲ希望スル者續出ノ狀勢ニ在ルモ其ノ資金調達難ハ依然トシテ緩和セラルルニ至ラザルハ洵ニ遺憾ノ次第ニシテ從テ日本興業銀行ニ對シ低利資金ノ融通ヲ申込ム者相次グノ實況ニ有之而シテ一方本邦ハ非常時國防ノ急務ニ直面致シ居リ今後ニ於テ益々優秀船ノ建造ヲ必要トスル折柄ニ有之候ニ就テハ此ノ際何卒特別ノ御詮議ヲ以テ前記低利資金總額ヲ三千萬圓程度ニ増額方御取計ノ上之ニ要スル經費ヲ次期特別議會ニ追加豫算トシテ御提出相成候様致度此段願上候也

船改第七六二號

昭和十一年三月二十日

東京市麴町區丸ノ内一丁目六番地一

社団法人船舶改善協會

理事長 黒川新次郎

逓信大臣 頼母木桂吉殿

政府ノ利子補給ニ依リ査出シツツアル造船資金増額方ニ關スル件

右件ニ關シテハ豫テヨリ多大ナル御配慮相煩ハシ居感謝罷在候次第ニ有之候處今般更ニ別紙寫ノ通大藏大臣宛陳情書提出仕候間此ノ際是非共願意達成致候様此ノ上共御高配相煩度願上候也

(大藏大臣宛陳情書寫添付)

第三項 造船用貸付資金増額方に關する建議

政府の利子補給に依る造船用貸付資金の増額方に關しては、本協會は昭和七年設立當時より屢々當局に對し建議陳情を爲し來りたる所にして、政府に於ては連年本協會陳情の趣旨を採納せられ、漸次右貸付資金を増額せられたるが、特に昭和十二年度豫算に於ては海運國策の一部として造船資金貸付利子補給及損失補償に關する新施設を實施せられ、同年度以降四ヶ年度に亘る貸付資金總額を七千萬圓に増額せられたるも、昭和十二年六月頃に於ては既に右七千萬圓に對し九千萬圓の借受申込ありたる實狀に在りしのみならず、尙續々申込増加の狀勢に在りたるを以て、此際更に右貸付資金を既定額の倍額即ち一億五千萬圓程度に増額方、次期特別議會に提案せられ度き旨建議することとなり、左記の通建議書を提出したり。

船改第九三〇號

昭和十二年六月十二日

社団法人日本船主協會

會長 村田省藏

社団法人造船聯合會

理事長 斯波孝四郎

社団法人船舶改善協會

理事長 黒川新次郎

大藏大臣 宛 各 通
逓信大臣

政付ノ利子補給及損失補償制度ニ依リ貸出シツアル造船資金増額方ニ關スル件

政府ノ造船資金利子補給制度ノ擴張及條件緩和ニ付テハ、當協會等ハ先年來屢々建議又ハ陳情罷在候處、政府御當局ニ於テハ其ノ趣旨ヲ嘉納セラレ、今春開催ノ第七十回帝國議會ノ協賛ヲ經テ、本年三月三十日附ヲ以テ豫算外國庫ノ負擔トナルベキ契約ヲ爲スヲ要スル件ヲ公布セラレ、造船資金貸付利子補給及損失補償ニ關スル新施設ヲ實施セラレタルコトハ、我造船海運兩業ノ維持發展上慶賀ノ至ニ有之、關係御當局ノ御配慮ニ對シ深ク感謝致居ル次第ニ御座候。

然ルニ右ニ依レバ昭和十二年度ヨリ始メ四ヶ年度ニ亘ル貸付資金總額ヲ一千万圓ニ限定セラレ居ル處、頃者仄聞スル處ニ依レバ、當業者ヨリノ本施設ニ依ル融資申込額ハ日本興業銀行一行ノ例ニ見ルモ、向後二ヶ年度ノミニテ已ニ八千万圓ヲ突破致居リ、且右ハ目下建造計畫中ノ本施設適格船總計總噸數約八十萬噸中僅ニ四十萬噸弱ニ對スルモノナル趣ニシテ、斯クテハ新造資金調達難ハ依然トシテ緩和セラレザルハ洵ニ遺憾ノ次第ニ有之、而シテ本邦ニ於テハ現下非常時局ニ當面シテ優秀船ノ建造ハ益其ノ緊急ヲ痛感セララルル折柄ニ付、何卒特別ノ御詮議ヲ以テ、前記

貸付金總額ヲ一億五千万圓程度ニ御増額方御取計ノ上、之ニ要スル經費ヲ次期特別議會ニ御要求相成ル様御高配相煩度此段奉懇願候。

右建議は諸般の事情に因り大藏當局の容るる所とならざりしを以て、其の後更に昭和十三年度豫算に於て右増額方實現せられむことを陳情したるも、大藏省に於ては

(一) 造船材料の供給十分ならざること、

(二) 造船資金を増額し造船の便宜を圖るに於ては將來船腹過剩とならざるや、

の二點に關し疑義を挟み、豫算計上に難色ある趣聞知したるが、昭和十二年末に至り昭和十三年用造船材料は大體内地に於て供給の方針決定したるを以て、重ねて政府當局に對し昭和十三年度追加豫算として本件貸付資金増額に要する經費を議會に提出せられむことを繼續陳情したり。

第二節 船舶建造融資補給及損失補償法の成立

昭和十四年四月四日附公布船舶建造融資補給及損失補償法は従前の船舶金融制度と異り總噸數四千噸以下の中小型船舶にも適用せらるるものなるが、尙立案の當初に於ては新船建造資金の外、船舶の運航資金をも併せて低利に融通することを期したるものなるも諸般の事情に因り運航資金に關する條項は之を除外し、建造資金に限り同法を

適用することとなりたるも、爾後海運界の推移に依り必要を生じたるときは、同法を改正し運航資金に付ても亦之を適用せられむことを希望するものなり。尙同法は適用期間を昭和十四年度以降十箇年度間に限定せられたるは遺憾とする所なるも、之亦各般の事情に因り現況に於ては已むを得ざる次第とす。

因に造船資金貸付補給及損失補償議會條件其他船舶建造融資補給及損失補償法並同法關係法令は後篇第一章第七節第六項第一乃至第七に掲出せり。

第四章 運航用古船輸入防止並解體用輸入船課税問題

第一節 運航用古船輸入防止問題

第一項 運航用古船輸入防止問題の經過

船舶改善助成施設の趣旨徹底を期するが爲、一方に於て古船解撤及新船建造を助成すると共に、他方に於て運航用古船輸入を制限し船舶素質の低下を防止するの緊要なるは論ずる迄もなき所なるを以て、本協會に於ては事業開始後間もなく昭和七年十月十九日附を以て逕信、大藏兩大臣宛建議書を提出し、此際速に斷乎として老齡船の輸入に對し許可制度を實施せられむことを進言したり。而して其の後本邦對外爲替の低落と共に海運界漸次活況を呈するに及び、外國古船の輸入益々多からむとするの趨勢となりたるも、許可制度に對する一部の反對策動あり、且つ又大連置籍船は之を許可制度より除外すべきを唱ふる者ある等世論徒に紛糾し、昭和七年度に於ては遂に其の實施を見るに至らざりしを遺憾としたる所、昭和八年四月十一日に至り、閣議申合事項として、内地及植民地に涉り同様に許可制度を發布すべきこと並輸入を許可することあるべき船舶の範圍を定むる船舶輸入許可基準決定したる旨

發表せられ、茲に外國古船輸入に對する許可制度實施の方針漸く確立を見るに至れり。右方針に基き、内地に在りては昭和八年五月二十四日逓信省令第十八號を以て、朝鮮に在りては同年六月七日朝鮮總督府令第六十號を以て、關東州に在りては同年十月十九日關東廳令第四十九號を以て、何れも船舶輸入許可規則公布せられ、又臺灣に在りては同年七月二十一日臺灣總督府令第九十六號を以て船舶輸入許可に關する件公布せられたり（以上省令及府令に付ては本節第三項參照）尙關東州に在りては前掲閣議申合事項に於て、

「關東州に於ては當分の内、外國船を輸入すること全く無き見込なるに付、此際特に輸入許可の廳令を發布せざること、但し將來右見込と異り輸入船の懼を生じたる場合は直に右廳令を發し内地同様に取締ること」
を定めあり。斯くて内地、植民地全般に涉り外國古船輸入制限の目的達成せられたるは、本邦船舶素質改善の爲幸慶とする所なり。

第二項 運航用古船輸入防止に關する建議

運航用古船輸入防止方に關しては左記の通り逓信、大藏兩大臣宛建議したり。

船改第五號

昭和七年十月十九日

社團法人船舶改善協會

理事長 川 村 貞 次 郎

逓信大臣 南

弘 殿

大藏大臣 高

橋

是

清 殿

運航用古船輸入防止ニ關スル件

今回實施セラレタル船舶改善助成施設ハ老齡船ノ解體ヲ條件トシテ内地造船所ニ於テ優秀貨物船ヲ建造スル者ニ對シ建造總噸數合計二十萬噸ヲ限り助成金ヲ交付セラルルモノニ有之是ニ由リ本邦貨物船ノ素質ヲ改善スルト共ニ我造船海運兩業ノ維持發展ヲ希圖セムトスル御趣旨ニ有之候ニ就テハ本施設ノ目的ヲ十方ニ達成セムカ爲ニハ一方ニ於テ古船解體及新船建造ヲ助成スルト共ニ他方ニ於テ運航用老齡船ノ輸入ヲ抑制シ船舶素質ノ低下ヲ防止スルコト最モ肝要ナル義ト思料致候而シテ是カ爲ニハ從來ト雖是等老齡船ニ對シ或ハ輸入稅率ヲ高メ或ハ其ノ檢査ヲ嚴重ニ勵行セラルル等々施設セラルル所アリ依テ以テ相當效果ヲ收メツツアルコトハ萬々諒承スル所ナルモ從前ノ施設ノミヲ以テシテハ到底老齡不經濟船ノ輸入ヲ抑制スルニ足ラス從テ本邦船舶ノ素質低下ヲ防止スルコト不可能ナルハ夙ニ一般ノ認ムル所ニ有之候固ヨリ今回ノ助成施設ハ現下ノ時局ヲ匡救スヘキ應急對策ニハ相違無之候得共同時ニ本邦造船海運兩業ノ將來ニ對スル國策上重大ナル意義ヲ包含スル次第ニ付此際一層老齡船ノ輸入制限ヲ實行シ助成計畫ノ成果ヲ永遠ニ確保スル様努ムルノ必要ヲ痛感スル義ニ有之候就テハ幾多困難ナル事情可有之モ此際斷乎トシテ老齡船ノ輸入ニ對シ許可制度ヲ實施セラルル様御配慮相煩度

右建議以後本邦對外爲替は益々低落の狀況となり海運界を刺戟したる結果、外國古船の輸入漸く多からむとする

の趨勢となりたるを以て、其の後屢々關係各省に對し建議の趣旨を速に實行せられむことを陳情したるも、大連置籍船との關係並一部の反對策動の爲世論徒に紛糾し、昭和七年度内に於ては遂に實施を見るに至らざりしは深く遺憾とする所なり。

(附記)

本件に關しては其の後昭和八年四月十一日閣議申合事項として左記の通り決定せられたる旨發表せられたり。

- 一 大連汽船會社の廻航中の船舶六隻の輸入は之を認むること、
目下引合中の十二隻は認容せざること、
- 二 朝鮮及臺灣に於ては此際内地同様の許可制を發布すること、
- 三 關東州に於ては當分の内、外國船を輸入すること全く無き見込なるに付此際特に輸入許可の廳令を發布せざること、但し將來右見込と異り輸入船の惧を生じたる場合は直ちに右廳令を發し、内地同様に取締ること、
- 四 前項に定むる所により許可制を發布したる場合に於て、許可條件は遞信大臣の定むる標準(別記)に準據すること、但し右の標準と異なる船舶の輸入許可の必要を生じたる時は當該地域の總督又は長官より遞信大臣と協議すること、
- 五 大藏省の諒解を経て大連汽船會社も船質改善施設に依る助成金を受け得ることとする事、

六 三月三十一日を以て内地不開港場寄航及沿岸貿易の許可期間満了したる大連汽船會社の船舶十五隻及六月二十四日を以て期間満了すべき船舶十一隻に付ては過渡的措置として各従前通り内地不開港場寄航及沿岸貿易の許可を與ふること、

船舶輸入許可基準

右期間満了後は沿岸貿易に付ては航路の如何を調査して之を許可すること、

左ノ各號ノ條件ニ適合スル船舶ハ其ノ構造性能ニ關スル調査ヲ爲シ且本邦海運業及造船業ニ及ス影響ヲ考慮シ之カ輸入ヲ許可スルコトアルヘキコト

(一) 船齡五年未滿ナルコト

(二) 貨物船ニ付テハ正常最大馬力ニ對スル速力カ總噸數ニ應シ左表ニ掲クル速力以上ナルコト

總噸數	速力
四、〇〇〇未滿	一三、〇
四、〇〇〇以上	一三、五
五、〇〇〇以上	一四、五
六、〇〇〇以上	一五、五
七、〇〇〇以上	一六、五

旅客船ニ付テハ其ノ速力ニ關スル條件ハ各船舶毎ニ考慮シ決定スルコト

(三) 推進機關ハ「ディーゼル」機關又ハ運航經濟上之ニ相當スルモノタルコト

第三項 内地・朝鮮・關東州・臺灣船舶輸入許可規則

第一 船舶輸入許可規則(遞信省令)

遞信省令第十八號

船舶輸入許可規則左ノ通定ム

昭和八年五月二十四日

遞信大臣 南

弘

船舶輸入許可規則

第一條 船舶ヲ輸入又ハ移入セントスル者ハ當分ノ内遞信大臣ノ許可ヲ受クベシ但シ解體ノ爲ニスルモノニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

第二條 前條ノ許可ヲ受ケントスル者ハ當該船舶ニ付左ニ掲グル事項ヲ記載シタル申請書ヲ遞信大臣ニ提出スベシ

- 一 種類及名稱
- 二 國籍及所有者
- 三 總噸數

四 機關ノ種類

五 速力

六 製造年月

七 製造者ノ氏名又ハ名稱

八 使用ノ目的

九 購入見込價格

十 輸入又ハ移入ノ豫定期日

十一 船舶ノ所在地

第三條 遞信大臣ハ第一條ノ許可ヲ爲スニ當リ條件ヲ附スルコトアルベシ

第四條 第一條ノ許可ヲ受ケタル者船舶ヲ輸入又ハ移入シタルトキハ遲滯ナク其ノ賣買契約書寫ヲ添へ輸入又ハ移入年月日ヲ遞信大臣ニ届出ツベシ

第五條 左ノ各號ノ一ニ該當スル者ハ三月以下ノ懲役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

- 一 第一條ノ許可ヲ受ケズシテ船舶ヲ輸入又ハ移入シタル者
- 二 第二條ノ申請書ニ虛偽ノ事實ヲ記載シタル者
- 三 第三條ノ許可ノ條件ニ違反シタル者

第四章 運航用古船輸入防止並解體用輸入船課稅問題

第一節 運航用古船輸入防止問題

四 第四條ノ届出ヲ爲サズ又ハ虚偽ノ届出ヲ爲シタル者

附 則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第二 船舶輸入許可規則 (朝鮮總督府令)

朝鮮總督府令第六十號

船舶輸入許可規則左ノ通定ム

朝鮮總督府 宇 垣 一 成

昭和八年六月七日

第一條 船舶ヲ輸入又ハ移入セントスル者ハ當分ノ内朝鮮總督ノ許可ヲ受クベシ

第二條 前條ノ規定ニ依リ許可ヲ受ケントスル者ハ當該船舶ニ付左ニ掲グル事項ヲ記載シタル申請書ヲ朝鮮總督ニ

提出スベシ

一 種類及名稱

二 國籍及所有者ノ氏名又ハ名稱

三 總 噸 數

四 機關ノ種類

五 速 力

六 製造 年月

七 製造者ノ氏名又ハ名稱

八 使用ノ目的

九 購入見込價格

十 輸入又ハ移入ノ豫定期日

十一 船舶ノ所在地

第三條 朝鮮總督ハ第一條ノ許可ヲ爲スニ當リ條件ヲ附スルコトアルベシ

第四條 第一條ノ許可ヲ受ケタル者船舶ヲ輸入又ハ移入シタルトキハ遲滞ナク其ノ賣買契約書寫ヲ添付シ輸入又ハ

移入ノ年月日ヲ朝鮮總督ニ届出ヅベシ

第五條 左ノ各號ノ一ニ該當スル者ハ三月以下ノ懲役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

一 許可ヲ受ケズシテ船舶ヲ輸入又ハ移入シタル者

二 第二條ノ申請書ニ虚偽ノ事實ヲ記載シタル者

三 第三條ノ規定ニ依リ附シタル許可ノ條件ニ違反シタル者

附 則

第四章 運航用古船輸入防止並解體用輸入船課税問題

第一節 運航用古船輸入防止問題

本令ハ發布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第三 船舶輸入許可規則 (關東廳令)

關東廳令第四十九號

關東州船舶輸入許可規則左ノ通定ム

昭和八年十月十九日

關東長官 菱 刈 隆

關東州船舶輸入許可規則

第一條 船舶ヲ輸入シ又ハ移入セントスル者ハ當分ノ内關東長官ノ許可ヲ受クベシ但シ解體ノ爲ニスルモノ又ハ總噸數二十噸未滿ノモノニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

第二條 前條ノ許可ヲ受ケントスル者ハ當該船舶ニ付左ニ掲グル事項ヲ記載シタル申請書ヲ關東長官ニ提出スベシ

- 一 種類及名稱
- 二 國籍及所有者
- 三 總噸數
- 四 機關ノ種類
- 五 速力
- 六 製造年月

七 製造者ノ氏名又ハ名稱

八 使用ノ目的

九 購入見込價格

十 輸入又ハ移入ノ豫定期日

十一 船舶ノ所在地

第三條 關東長官ハ第一條ノ許可ヲ爲スニ當リ條件ヲ附スルコトアルベシ

第四條 第一條ノ許可ヲ受ケタル者船舶ヲ輸入シ又ハ移入シタルトキハ遲滯ナク其ノ賣買契約書寫ヲ添ヘ輸入又ハ移入ノ年月日ヲ關東長官ニ届出ヅベシ

第五條 左ノ各號ノ一ニ該當スル者ハ三月以下ノ懲役又ハ百圓以下ノ罰金ニ處ス

一 第一條ノ許可ヲ受ケズシテ船舶ヲ輸入又ハ移入シタル者

二 第二條ノ申請書ニ虚偽ノ事項ヲ記載シタル者

三 第三條ノ許可ノ條件ニ違反シタル者

四 第四條ノ届出ヲ爲サズ又ハ虚偽ノ届出ヲ爲シタル者

第六條 本令ニ依リ關東長官ニ提出スベキ書類ハ總テ關東廳海務局長ヲ經由スベシ

附 則

第四章 運航用古船輸入防止並解體用輸入船課税問題

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第四 船舶輸入許可に關する件（臺灣總督府令）

臺灣總督府令第九十六號

船舶輸入許可ニ關スル件左ノ通相定ム

昭和八年七月二十一日

臺灣總督 中 川 健 藏

船舶輸入許可ニ關シテハ昭和八年遞信省令第十八號船舶輸入許可規則ニ依ル但シ同省令中遞信大臣トアルハ臺灣總督トス

附 則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

第二節 解體用輸入船課税問題

第一項 解體用輸入船に對する課税問題の經過

船舶改善助成施設の目的とする所は内國古船の解體を條件として新船建造を助成せむとするものに付、施設遂行

の能否は一面内國古船解體實行の能否に繋るものなる所、本邦解體業者は諸般の事情に因り内國古船を買入解撤するよりも、外國古船を買入解撤する方往々にして巨利を博し得る場合あるに着目し、解體用外國船の輸入年々増加の傾向あり、之が爲自然内國古船の解體を困難ならしめ、延て船舶改善施設の遂行を阻止するの虞あるに由り、本協會は遞信、大藏兩大臣宛昭和七年十月十九日附書面を以て解體用輸入船に對し相當課税せられたき旨建議したり（本節第二項參照）。

然るに右課税の件に關しては解體業者は其の利害に影響する所尠からざるものありとし、當初より之に反對を唱へ來りしが、政府は昭和七年十一月十五日以降解體用輸入古船の解撤鐵鋼材に對し從來の免税を廢し新に船舶總噸數一噸當約一圓の輸入税を賦課することに決定せられたるに由り、之に従前より課税せられつつある鐵鋼材以外の解撤諸品に對する税額を合算するときは船舶總噸數一噸當約二圓の課税となり、之が爲従前に比し解體用古船輸入を幾分防止し得ることとなりたり。而かも本協會より遞信、大藏兩大臣宛提出したる前述建議書に於ては輸入船舶總噸數一噸當六圓五十錢程度の課税を相當と認むる旨提議し居る次第に付一噸當約二圓の課税は尙低廉に過ぐるの嫌あり、從て其の後の狀勢を観るも、昭和八年上半期中の如きは依然として解體用古船の輸入相次ぐの狀況にして船舶改善助成施設の遂行上支障を生ぜざるやを懸念したり。而して解體用古船輸入の増加は獨り船舶改善助成施設の遂行に影響を及ぼすのみならず、内地製鋼業者の利害に關する所亦尠からざるものあるに由り、本協會は製鋼業者の團體たる鋼材聯合會とも聯絡を保ち終始狀勢の推移に注意を怠らざりしが、幸に改善助成施設に依る古船解體

の遂行に對し著しき支障を及ぼすに至らず、又昭和八年下半期に入り輸入噸數漸減の趨勢を示すに至りたるを以て本件課税問題に付ては其の儘狀勢を靜觀することとしたり。

第二項 解體用輸入船に對する課税に關する建議

解體用輸入古船に對する課税方の件に關しては左記の通大藏、逓信兩大臣宛建議し、尙商工大臣宛右建議書寫を添へ援助方依頼したり。

船改第八號 昭和七年十月十九日

社團法人船舶改善協會

理事長 川村 貞次郎

逓信大臣 南

弘殿

大藏大臣

高橋 是清殿

解體用輸入船に對する課税ニ關スル件

今回實施セラレタル船舶改善助成施設ハ本邦老齡船ノ解體ヲ條件トシテ新船ヲ建造スルモノニ對シ助成金ヲ交付セムトスルモノナルニ就テハ助成計畫遂行ノ能否ハ一面老齡船解體實行ノ能否ニ繫ルモノナルコト多言ヲ要セザル所ニ有之候從テ本邦古船ノ解體ヲ阻止スベキ事情ハ出來得ル限り之ヲ排除シ努メテ其ノ促進ヲ期スルノ必要アルコ

ト申ス迄モ無之候然ルニ最近ノ實績ヲ觀ルニ昨年一ケ年間ニ於テ本邦解體業者ノ解體シタル船舶ハ合計約三十二萬噸ニ達スルモ其ノ内約二十八萬噸ハ輸入外國古船ニシテ内國古船ハ僅カニ其ノ一割強四萬噸ヲ算スルニ過ギズ更ニ之ヲ既往二ケ年間ノ實績ニ徵スルニ解體用輸入船舶噸數ハ實ニ五十萬噸ニ達スルノ狀況ニ有之候今其ノ事由ヲ案ズルニ元來外國古船ハ内國古船ニ比シテ船價低廉ナルニ加ヘテ解體地迄ノ航行中相當運賃ヲ收得スルノ便アリ從テ内國古船ニ比シ著シキ廉價ヲ以テ投資セラルルヲ例トシ又内地解體業者ハ解體用輸入船ノ解體諸品中特ニ鐵鋼材ニ對シ輸入税免除ノ特典アルガ爲相當巨利ヲ博シ得ルニ基因スル義ニ有之候其ノ結果ハ自然内國古船ノ解體ヲ困難ナラシメ延テ本邦船舶ノ素質ヲ低下シ更ニ鐵鋼業者ヲ不當ニ壓迫スルノ現狀ニ在ルノミナラズ解體用外國古船ノ解體地迄ノ運賃ノ如キモ比較的低廉ニテ足ルヲ以テ爲ニ運賃市場ヲ攪亂スルノ虞モ有之候仄聞スル所ニ依レバ政府ハ來十一月十五日以降解體用輸入古船ノ解體鐵鋼材ニ對シ從來ノ免税ヲ廢シ新ニ船舶總噸數一噸當約一圓ノ輸入税ヲ賦課スルコトニ決定相成リタル趣ニ付之ニ從前ヨリ課税セラレタル鐵鋼材以外ノ解體諸品ニ對スル税額ヲ合算スルトキハ十一月十五日以降ニ於テハ船舶總噸數一噸當約二圓ノ課税トナリ之ガ爲從前ニ比シ解體用古船輸入ヲ幾分防止シ得ベキモノト思料致候然ルニ輸入古船ノ解體後ノ狀況ヲ觀ルニ解體前ノ船舶總噸數ニ對シ二割五分以上ニ相當スル噸數ノ解體鋼材ハ單ニ適宜ノ寸法ニ切斷セラルルカ或ハ僅少ノ加工ニ依リ直ニ市場ニ送ラレ建築用其ノ他ノ用途ニ振向ケラルル爲普通ノ鋼材製品ト競争シツツアル實況ニ付右二割五分以上ニ相當スル噸數ノ解體鋼材ニ對シテハ現行關稅定率法ニ依ル鋼材輸入税率ヲ適用シ差支無之從テ之ヲ適用スルモノトシテ計算シ尙從前ヨリ課税セラレ

第二節 解體用輸入船課税問題

三〇二

ツツアル鋼材以外ノ解撤諸品ニ對スル稅額ヲ合算スルトキハ解體用輸入船ニ對シ總噸數一噸當約六圓五十錢ノ輸入稅ヲ賦課シ可然結果ト相成候就テハ此際前掲十一月十五日以降ノ課稅割合總噸數一噸當約二圓ヲ六圓五十錢程度ニ引上ゲラレ以テ解體用外國古船ノ輸入ヲ防止シ内國古船ノ解體ヲ促進セシムル様御配意相煩度候

第五章 一般問題

第一節 近海用貨物汽船建造獎勵問題

近海用小型貨物汽船の建造獎勵に關しては昭和九年四月第二次船舶改善助成施設實施方に付本協會より政府に建議書を提出するに際し總噸數二千噸以上速力十一節以上の鋼製汽船を改善助成施設に依り、助成建造せしむるの當否に付詳細論議したりしも、其の際は結局第一次施設と同様總噸數四千噸以上速力十三節半以上の鋼製汽船にして主として遠洋航海に従事し國際貸借の改善に資すべき船舶に限り建造を助成することとなりたり。第三次船舶改善助成施設に於ても亦此方針を踏襲し、更に昭和十二年度以降所謂國策優秀船建造助成に際しては助成船の資格は

第一種船

總噸數 六、〇〇〇噸以上

速力 (五分の一載貨狀態、正常最大馬力) 一九節以上

旅客定員 船の長(米)の自乗を一〇〇にて除したる數以上

第二種船

第五章 一般問題

三〇三

總噸數 六、〇〇〇噸以上

速力 (五分の一載貨狀態、正常最大馬力) 一九節以上

旅客定員 一二人以下

とし、之亦總噸數六千噸以上の大型船の建造を獎勵することとなりたり。從て總噸數四千噸未満にして主として近海航路以下の區域に就航すべき中小型貨物船の建造は専ら船主の自由に委せられ助成金交付の制度は存在せざりし次第なり。

然るに昭和十二年七月圖らずも蘆溝橋事件に因り勃發したる支那事變の影響に由り、近海、沿海並河川を航行すべき中小型船の需要噸に増加し、又聖戰の目的達成に必要な所謂長期建設の關係に於ても中小型船腹の擴充は緊切なる問題となりたり。當局に於ては此狀勢に鑑み昭和十四年度豫算編成に付近海用貨物汽船建造獎勵の方針を内定せられ、昭和十三年夏期以來本協會管理委員會に其の案を内示して審議せらるる所あり。他方本協會に於ては昭和十二年六月以來船舶の建造原價低減の目的を以て貨物船の標準船型選定方に關し斯道の多數權威者に委嘱して銳意努力中なりし所、昭和十四年三月に至りA型(重量噸數九、二〇〇噸)、B型(同六、八〇〇噸)、C型(同四、二〇〇噸)、D型(同三、〇〇〇噸)、E型(同一、二五〇噸)及F型(同七五〇噸)と稱する六種の標準船型に付、其の主要要目並に船體一般配置圖を決定したり。而して當局に於ては中小型貨物船の建造を助成するに付ては、本協會選定に係る右標準船型に依らしむるを適當且便宜なりとし前記六種の標準型船中A、Bの兩種を除き

C、D、E、Fの四種に依る貨物船の建造を助成することとし、其の助成建造總噸數を昭和十四年度十五萬噸、昭和十五年度五萬噸合計二十萬噸とし、之に對し一噸當り三十圓の助成金を交付することとして、其の所要豫算を昭和十四年度追加豫算に計上すべく審議を進められたり。

然るに他方に於て昭和十三年開會の帝國議會に對し船舶金融の便宜を増進すべき船舶建造融資補給及損失補償法案提出せられたる所、同法案は従前の船舶金融制度と異り、總噸數四千噸以下の中小型船の建造に對しても適用せらるることとなりたる爲、此上更に前記の助成金を交付するは妥當ならざる旨の財務當局の意見に依り、結局中小型船建造助成金の豫算計上は見合はざるに至りたるは遺憾の次第なり。但し之等船舶の建造は現下喫緊の問題に屬するを以て、標準船型に依り船價の低減を圖り、金融を便宜にし其の他出來得る限りの方法に依り、官民協力して以て其の建造を促進するの要あるは勿論なりとす。

第二節 船價償却年限短縮問題

海運業者に對する所得稅額算出に際し大藏省内規として定められ稅務當局に依り適用せられつつありたる船價償却年限は昭和十二年七月一日以前に在りては、船舶の耐久年數を鐵鋼船二十五年、木船十五年とし、此の年限に依り船價を償却すべきことに定められ居り、右年限に依らざる短期償却は認容せられざることとなり居りたり。

然る所右大藏省内規は第一次歐洲大戰當時制定せられたるものにして當時に於ける海運發達の程度に於ては、船價却年限として止むを得ざりしものと認むるも、第一次歐洲大戰終熄後の世界海運界は、造船技術の發達と共に其の進歩頗る急速にして各國競ふて船體機關の優秀化に努め、殆ど底止する所を知らざるの状況に在り。延て一般船舶の經濟的耐久年數を短縮せしめつつあるのみならずディーゼル船、油槽船、捕鯨母船等其の構造上及用途上に於て耐久年數の比較的短き特殊船舶の増加著しきものあり。就中本邦海運界は第一次歐洲大戰を一轉期として躍進し、特に最近數年間に於ては船舶改善助成施設等の影響に依り船舶の種類に於ても亦船型、速力等所謂船舶の素質に於ても殆ど舊時の面目を一新するに至り、船舶の新陳代謝を益々速かならしめつつあるは蓋し自然の趨勢なりとす。

而して此趨勢は内外を通じて將來一層顯著なるものあるべく、從て造船技術上より觀るも將又運航經濟上より考ふるも、船價却年限は今後に於ては出來得る限り之を短縮し、以て船舶の新陳代謝に對應せしむると共に、之に由りて海運業の基礎を鞏固ならしめ以て税源を涵養するの緊切なるを痛感するものなり。

現に海運の先進國たる英國の如きは夙に船齡二十年を以て一般船舶の耐久年數とし之を限界として船價を償却し、併せて古船排除に努力しつつある現況なるに就ては對外競争上に於ても亦是非共緊急實行を必要とする次第なり。

尙又海運業は國際的産業として世界的景氣の良否に支配せらるるが爲、數年乃至十數年を一期として周期的に好

況不況の循環を見つつあるは過去の海運發達史に徴し明かなる所にして、從つて船價償却に關しては前記造船技術の進歩に因る年限短縮を必要とするの外、尙海運界の好況不況に應じ船主をして相當程度の任意償却を行はしむること亦極めて必要なりと史料す。此任意償却に依り、船主をして各營業期の收支狀況に鑑み船價償却率を相當按排加減するの餘地を存せしむるは海運業の經營を容易にし、延て本邦海運の發展を助長する所以なりと思考す。

敝上の見地に依り日本船主協會は昭和十二年十二月大藏大臣を始め關係各大臣に陳情書を提出し、成るべく最近年度より前掲大藏省内規を左記の通り改正實施せらるる様懇請する所ありたり。

- 一 船價の半額は船主をして毎年一定率に依り二十年間に償却せしむること、
- 二 船價の他の半額は船主をして二十年間に任意償却せしむること、
- 三「ディーゼル」船、油槽船及捕鯨母船に付ては前二號の期間は十五年間とすること、

日本船主協會は右陳情書を關係各大臣に提出すると共に、其の目的達成を期する爲本協會の協力を要望したり。依て本協會に於ても其の極めて重要且緊切の問題たるに鑑み、本件を管理委員會の議に附し審議すると共に、關係當局の深甚なる考慮を求め置きたる所、其の後遞信、大藏兩省の間に於て協議の結果、昭和十三年度に於ける船價償却に關する方針として大體左の通り決定したる旨、昭和十三年六月二十八日開會の管理委員會に於て政府側委員より報告ありたり（海運業及造船業に關する分のみを掲記す）。

(一) 一般關係の分

昭和十二年七月一日以後新造のもの

原 動 機 現行年限の三分の二に短縮

機械装置類 右に同じ

建物の設備 現行年限の四分の三に短縮

(二) 海運業關係の分

總噸數千噸以上の鐵船

昭和十二年七月一日以後進水のもの 償却年限二十年

但し漁船(捕鯨母船を含む)及油槽船に付ては一割以内短縮することを得

尙發動機船に限り昭和十二年七月一日以前進水のものとし二十年償却と爲すことを得

以上報告に接したるも、右決定は日本船主協會の希望に對し尙著しき相違あるに由り、其の後に於ても屢々本件に關し審議し、今後一層の短縮方に關し政府當局の考慮を求め置きたり。

(附 記)

昭和十四年四月十二日開會の管理委員會に於て、政府側委員より左の報告ありたり。

船價償却年限は今回更に短縮せらるることとなれり、即ち大藏省内定の案は、昭和十四年四月一日以後に製造せられたる

船舶に付ては、其の價格の三分の一を製造後三年間に均等償却を認め、其餘の三分の二に付ては従來通りの償却を認むることとなれり。

即ち船價を九十萬圓とすれば、一年間十萬圓宛三年間合計三十萬圓の償却を認め、殘額六十萬圓は従來通り二十年間償却を認むる趣旨なり。

第三節 造船順位決定問題

時局の影響に因り造船用資材の配給漸次圓滑を缺き、之が爲造船工事の進捗を阻碍せられつつある實狀は之を自然の推移に委するに於ては最も急を要する船腹の擴充は不可能となる虞あり。依て昭和十四年六月開會の管理委員會に於て之に善處すべき對策に關し審議したる結果、此際適當なる方法に依り緩急の順序に應じ造船順位を定め優秀船、標準型船等國策上急を要する船舶を優先建造せしむると共に、之に要する鋼材其他資材の配給を圓滑ならしめ、尙内地に於て入手不可能なる造船用部分品に付ては特に外國よりの輸入を許可せらるる様政府に建議するにとに一應決定したり。

次で同年七月開會の管理委員會に於て、本件に關する協議を重ねたるが、元來造船順位の変更は船主及造船業者の双方に於て之を承認する場合には問題なきも、然らざる場合には政府に於て其の変更を命ずるに付法規の根據を

必要とす。而して現行法規上其の根據となるべき條項を觀るに、

- (一) 臨時船舶管理法第八條
 - (二) 輸出入品等に關する臨時措置に關する法律第二條
 - (三) 國家總動員法第八條
 - (四) 造船事業法（當時未施行）第十四條第十五條
- 等の規定あり。依て之等諸規定に付案するに、

- (一) 臨時船舶管理法第八條の規定に依れば、政府は造船業者に對し船舶の製造順位の変更を命令し得るも、此命令が船主に對しても效力ありや否やは疑問なり。又同法には此命令に依り當事者に損害を生じたる場合、政府に於て之を補償すべき規定なし。從て同法の適用に依り造船順位の変更を政府に要望するものとせば、損害は當事者自ら之を負擔するの覺悟を要す。尤も此場合船主は造船業者に對し賠償の請求を爲し得べきも、元來此順位変更の命令は法律の規定に基くものにして造船業者に取りては不可抗力なるに由り、造船業者に於ても之を賠償すべき義務なかるべく、而かも兩當事者間に紛糾したる問題を惹起するの虞あり。
- (二) 輸出入品等に關する臨時措置に關する法律第二條の規定に依れば、政府は命令の定むる所に依り造船順位の変更を命じ得るが如きも、同法の趣旨は之を嚴格に解釋するときは左迄廣汎なる意義を有するや否やに付疑あるのみならず、假りに之を廣義に解釋するも同法を適用するに付ては先以て命令を發布することを要

し、早急の處理に應じ得ざるの虞あり。

- (三) 國家總動員法第八條の規定に依れば政府は勅令の定むる所に依り總動員物資（船舶を含む）の生産に關し必要なる命令を爲し得ることを定め、又此命令に依り當事者に損害を生じたる時は政府之を補償すべき旨をも規定し居り、造船順位変更の命令は同法に依り之を發すること最も適當なりと認めらるるも、之が爲には先以て勅令を發布することを要し、而も此勅令發布に付ては他の總動員物資との關係上、諸般の難問題あることを想察せざるを得ず。

- (四) 造船事業法に於ても第十四條及第十五條に類似の規定あるも、必ずしも適確に非ざるのみならず同法は當時未だ施行に至らず。

右様の次第にして何れの法律に依るも一長一短を免れざるに由り、結局國家總動員法等適當なる方法に依り此際造船順位を決定せられたき旨の建議書案を作成し、審議を重ねたる所、政府側に於ても既に造船順位決定の必要を認め著々準備中なる旨説明あり。即ち今後の新造船に付ては其計畫に對し總て政府の承認を受けしむることとし、官民より成る造船調整協議會を設けて造船計畫承認の申請を調査審議し、緩急の順序に應じて造船の順位を定め之を承認する計畫なる旨説明あり。依て既に政府に斯の如き計畫あるに於ては此の際造船順位決定の件に關し、特に建議書を提出するに及ばざるべしとの意見に一致し、建議書の提出は之を見合はすこととし、政府の善處方に關し要望したり。

其の後逓信省に造船調整協議會設置せられ昭和十四年九月以降新船建造計畫は總て同協議會の審議を経たる上、政府に於て緩急の順序に應じ之を承認することとなり、更に同年十二月下旬に至り、國家總動員法に基く海運統制令(勅令)の公布ありて、同令の規定に依り右造船承認は國家總動員法に基く處分に改められ、爾來造船順位の決定は其の方針に依り實行せられつつあり。

第四節 船舶修繕の促進問題

船腹の擴充を急務とする現下の情勢に於ては一方に於て新船の建造工事を進捗せしむると共に他方に於て現に運行之つある船舶の修繕工事を促進し、以て運航能率の向上を期するの必要あることは論ずる迄もなき所なり。然るに昭和十六年度初頭に至り各造船所に於ける船舶修繕工事は著しく滯積し修繕を要する船舶は數十萬噸に達し又其の修繕期間も平時に比し二倍乃至三倍の長期間を要する實況となりたり。斯の如き實況を出現したる理由は多々ありと雖、就中

- (一) 從來船舶検査の延期を重ねたる結果、最早之れ以上延期するを得ざる船舶の増加したること、
- (二) 新船の船員室等は完備し居るに拘らず、古船の構造は必ずしも然らざるに由り、之を模様替するの必要に迫られ居るものあること、

(三) 造船用資材の不足、

(四) 職工の不足、労働時間の制限等、勞務關係に由り修繕期間延長せらるること、等の事情に因るもの多きが如し。實況右の如くなるを以て、本協會に於ては修繕期間を短縮し船舶の運轉回數を増加するの急務なるを認め、昭和十六年度上半期に於ける管理委員會に於て本問題を議案として改善方策に付審議したり。

管船當局に於ても此の實況に鑑み、各地造船所の實況視察を行ひ、各海事部を督勵して修繕工事の促進に努められ、尙特に急を要するものの外、六月乃至九月の海運繁忙期に於ける修繕を繰延べて之を其の他の閑散期に實行せしむるの方策を指示せらるると共に、造船所に於ける就業時間延長の件に關しては厚生省及各府縣廳に對し斡旋盡力せらるる所あり、其の結果修繕船の幅輻も其の後漸く緩和を見るに至りたり。

第五節 就業時間の延長問題

工場従業員の就業時間は保健衛生上の見地より先年來厚生省に於て一定の制限規定を實施せられたる所、造船工場に在りては新造船に付ては材料配給の關係、進水豫定日時の關係等に依り、又入渠修繕船に付ては出港日時の關係等に依り特に従業員の就業時間延長を必要とする場合尠からず。

依て前年來就業時間制限の特例として造船工場に於ける特定の場合に限り就業時間延長を許可せられたき旨、當業者より屢々關係當局に陳情する所あり。願意の一部は達成せられたるも、尙不十分の點あるのみならず、許可せらるる場合と雖其の手續煩雜なると、各府縣に依り取扱に相違ある等尙支障の廉尠からず。依て本協會に於ては昭和十六年度中開會の管理委員會に於て屢々此の問題に付審議し、

- (一) 許可の手續を簡易にせられたきこと、特に電話にて處理し得る様せられたきこと、
- (二) 各府縣に依り取扱の相違なからしむること、
- (三) 逡信省許可の新造船に關する工事の就業時間延長は、箇々の作業に對してにあらず、全面的に之を許可せられたきこと、
- (四) 造船は綜合工業なるが故に、之を促進するが爲には一般工業を促進するの必要あり。従て一般工業の勞働

時間をも併せて緩和せられたきこと、特に造機能力就中工作機械の製造促進に付考慮せられたきこと、

等の諸點に付政府の考慮を求め置きたるか、其の後戦時造船計畫の進展と之に伴ひ造船に關する業務の一部を逡信省より海軍省に移管するに從ひ右希望事項は漸次實行に移さるるに至れり。

第六章 標準船型の選定

第一節 標準船型選定の經過

第一項 總 說

抑も貨物船の標準型を設定することは造船資材及各種船用品の種類を單純化して其の供給を容易にし、船舶の急速且大量生産に便益多く、従て造船原價を低廉ならしむるを得べし。唯夫れ平時に在りては貨物船と雖其の用途多種多様にして、航路又は貨物の種類に應じ其の構造に工夫を凝らすに非れば運航經濟上の優良船たることを得ざるが故に、船型を固定することは技術の向上にも障礙を生ずる等の弊害を伴ふの虞あり。然れども戦時一定の期間に於て船腹の急需に應ずるには最も適當なる方策なりとす、更に軍用としては多數同型船を使役するの便益甚大なりと稱せらる。之を先例に徵するに第一次歐洲大戰の際、大正七年逡信省戦時船舶管理局に於ては標準船型を制定せられたることあり(附錄第一號參照)、當時歐米各國に於ては盛に此の方策に依り船舶の大量生産を實現せり、然れども彼に在りては餘りに船腹の急増に専念したるが爲、建造船舶は粗製亂造となり平和克復後に於て之を厄介視せられたり。

昭和十一年頃歐洲及北支に於ける戰雲の急を告げ船腹急需の形勢あるや、本協會は再び標準船型選定の計畫を立て其の弊害のある所を顧慮しつつ利點のみを活用するの趣旨を以て官民協議して慎重審議を累ね昭和十三年四月に至り六種の不定期標準貨物船の基本計畫を完成し、遂に逓信省標準船型選定協議會の承認を得たり。爾來逓信省に於ては極力該標準船型に依る船舶の建造を推奨せられ、既に多數の標準船型の竣工を見たるのみならず、新造計畫船の大部分は殆んど全部本協會の標準船型に依るの形勢となりたる際昭和十六年十二月俄然大東亞戰爭に入り、政府は益々此の方策を擴大強化し、商船用資材と軍用資材とを同一寸法及規格に統一し、且資材の配給及建造を統制するの趣旨を以て新に政府の戰時標準船型を樹立せらるることとなり、本協會の所謂平時標準船型は一時中止の已むなきに立至れり。然れども政府の戰時標準船型なるものは其の重要要目及基礎計畫は大部分之を平時標準船型のものを採用せられ、急速轉換の手段に利用せらるるを得たるは本協會の竊に満足する所なり。

前記六種の標準船型の外、本協會に於てはI型と稱する大型定期貨物船、H型と稱する小型不定期貨物船の追加設計に着手し、前者は基礎設計中、後者は過半設計を了したるも之亦事情の急變と共に中止せり。本協會の標準船型は斯界の權威たる官民三十數名の専門委員が主要船主側の意見を參酌して基礎計畫を爲し、製圖等には主要造船所の優秀技術者を煩はし、詳細なる圖面、仕様書を完備せるものにして從來造船所毎に秘密を嚴守して門外不出を標榜したる造船設計を公開して之を二、三流造船所の要請にも應じ汎く配付したるが如きは我造船史上畫期的のことに屬す。爲に二、三流造船所又は新興造船所の造船工程及技術向上に貢獻したる所多大なりと言ふべく、本協會

は我主要造船所及専門委各員等位が多年本事業に盡されたる多大の協力と寛容とに對し滿腔の謝意を表す。

第二項 本協會に於て標準船型選定事業を起すに至りたる起因

船舶改善助成施設の實施及圓滿遂行に關し政府に協力することは本協會設立の主要目的にして昭和七年九月其の第一次施設に引續き、昭和十年四月其の第二次施設、昭和十一年五月其の第三次施設を實現せられ、何れも頗る順調なる經過を辿り、時局匡救、國防充實、國際貸借改善等當初の目的としたる所は遺憾なく達成せられつつありたり。而して昭和十一年中頃に至り歐洲及北支に於ける非常時局の色彩益々濃厚ならんとするの狀態に對應し、本邦海運造船兩業の擴張強化を期するの必要を痛感したる結果、本協會は昭和十二年以降に於ける第四次船舶改善助成施設要綱を決議して相當長期且規模を擴大したる施設の實現を政府に建議する所あり、同時に該助成施設と關聯して外國船舶輸入制限制度の存續、對外航海獎勵制度の新設、海事金融制度の改善並に船舶建造原價を低廉ならしむることの四項目を列擧して其の實現を要望したるが、其の中最後の建造原價引下に關しては我邦航海、造船兩事業振興の根本策にして本協會の常に考究しつつありし所にして、昭和十一年六月東京會館に於て本協會主催の下に管船當局の臨席を求め日本船主協會及造船聯合會各代表者の聯合懇談會を開催し、長時間に亘り委曲意見を交換したり。當日は別に決議等を爲さざりしも、標準船型を選定して船型の統一を圖り以て設計及工事の單純化を期し材料の取得を容易ならしむるを以て船舶の多量生産及造船原價の引下に對し、最も有力なる一方策なりとの意見に

一致したり。

第三項 造船聯合會より提出の標準船型選定に関する意見書

前項記述の東京會館に於て開催したる船主、造船兩業者の聯合懇談會に於て船舶建造原價を低廉ならしむるの一方策として標準船型樹立の議ありたる後、偶々昭和十二年七月日支事變の勃發に伴ひ船腹急需の形勢となりたるを以て昭和十二年六月の管理委員會に於て、愈本協會の事業として標準船型選定に關する審議を進むるの機運となり管理委員全部を特別委員とし、之に該問題の討究を附託せり。而して本件は其の範圍廣汎に涉り且頗る困難なる問題に付、先以て右特別委員會に於て審議すべき原案の作成を造船聯合會に依頼したる所、左記「標準船型選定に關する概要」と題する意見書を作製提出せられたり。

標準船型選定に關する概要

- 一 標準船型選定の目的
標準船型選定の目的は凡そ左に掲ぐる如き効果を擧げんとするにあり。
 - 一 造船材料の單純化、供給容易迅速及價格低減
 - 二 艤裝品屬具類の單純化、供給容易迅速及價格低減
 - 三 船舶建造期間の短縮

四 造船價格の低減

五 素質向上

六 商船隊編成上の有利

七 船舶軍事使用上の效果増大

八 海運の充實促進

二 標準船型維持の方法

標準船型は一度選定したるものを何時迄も一定不變と爲すの趣旨に非ずして海運の發展、技術の進歩、運行上の經驗等に照應し萬遺漏なきを期する爲常設の委員會を設置し、毎年一回乃至數回標準船型の再吟味を行ひ、必要に應じ之が改訂を爲し、若し改訂の必要を認めざる場合には從來の標準船型を再確認の上維持することとし、標準船型に従ひ箇々の船舶を建造するに當りては其の船舶の使用航路の狀況、載荷の種類、其他各場合の特殊事情に應じ標準船型選定の趣旨に反せざる限度に於て或程度變更を爲すことの自由を存するものとす。而して其の變更事項は遲滯なく標準船型委員會に附議して標準船型改訂の資料に供するものとす。

三 標準船型實施促進の方法

- 一 標準船型實施促進の爲、凡そ左に掲ぐる如き方法を執るべきものとす。
 - 一 造船用材料に付供給の敏速及價格の低減を期する爲特別の途を開くこと

二 政府に於て船舶に關し保護助長の方策

例へば船舶改善助成、優秀船建造助成、造船資金融通、遠航補助の如き方策を実施するに當りては標準船型に依る船舶を第一次的に取扱ふこと

三 毎年若は定期的に價格の標準を定めて之を示すこと

四 標準船型を選定すべき船舶の種類

標準船型を定むべき船舶の種類は重要且實行性の程度を考慮し差當り左の二種とす。

(イ) 普通貨物船(不定期船及定期船)

(ロ) 油槽船

石炭、礦石、木材等運搬の特殊貨物船、貨客船、旅客船等に付ては船主及造船所に於て常に上記普通貨物船及油槽船の標準船型選定の趣旨を考慮し、標準船型選定の利益を均霑することに努め特別の考慮を拂ふべきものとす。

五 船舶軍事使用施設の取入方

船舶軍事使用施設は出来る限り之を取入るる趣旨なる所、右施設が船舶經濟に及ぼす影響を考慮し大體左記に依るべきものとす。

(イ) 施設費及維持費比較的輕微にして且船舶の運航經濟に差したる支障を伴はざる事項の取入に付ては

之を無償とすること

(ロ) 施設費及維持費相當額に上り、且船舶の運航經濟に影響する處大なる事項の取入れに付ては、其の影響の程度に應じ國家より相當の經濟的補償を受くること

六 普通貨物船の標準船型の種別

普通貨物船の標準型は左の通載貨重量噸數に於て九種、船の長さに於て十種とす

重量噸數	定期船/不定期船	船ノ長さ(米)	構造ノ種類	甲板ノ層數	馬力	試運轉速度(節)
三〇〇噸	不定期船	四〇	重構船	一		一〇・〇
五〇〇噸	不定期船	四五	重構船	一		一〇・〇
一、〇〇〇噸	不定期船	六〇	重構船	一		一一・〇
三、〇〇〇噸	不定期船	九〇	重構船	一		一三・五
五、〇〇〇噸	不定期船	一〇二	重構船	二		一四・五
六、〇〇〇噸	不定期船	一一〇	重構船	二		一四・五
八、〇〇〇噸	不定期船	一二〇	重構船	二		一四・五
九、〇〇〇噸	不定期船	一二五	重構船	二		一五・〇
九、〇〇〇噸	定期船	一三三	重構船	二		一八・〇

第一節 標準船型選定の經過

一〇、〇〇〇噸	不定期船	一三三	重構船	二	一六・〇
一〇、〇〇〇噸	定期船	一四五	重構船	二	一九・〇

七 油槽船の標準船型の種別

油槽船の標準船型は左の通重量噸數に於て二種、船の長さに於て一種とす。

重量噸數	定期船/不定期船	船ノ長さ(米)	構造ノ種類	甲板ノ層數	馬力	試運轉速力(節)
一三、〇〇〇噸	定期船	一五二	重構船	一		一九・〇
一五、〇〇〇噸	不定期船	一五二	重構船	一		一五・〇

八 汽機及内燃機の標準型の種別

汽機及内燃機の標準型の種別は凡そ左記に依るものとす。

- (イ) 往復動汽機
 - (實馬力に應じ三、〇〇〇馬力以下に於て數種を選定すること)
 - (排汽タービン附往復動汽機)
- (ロ) 軸馬力に應じ四、〇〇〇馬力以下に於て數種を選定すること
- (ハ) タービン汽機

(軸馬力に應じ一、五〇〇馬力以上に於て數種を選定すること)

(ニ) 單働内燃機

(軸馬力に應じ一〇、〇〇〇馬力以下に於て數種を選定すること)

(ホ) 複働内燃機

(軸馬力に應じ數種を選定すること)

九 汽罐の標準型の種別

汽罐の標準型は筒形汽罐に付制限汽壓、罐胴の徑及長さにより數種を選定するものとし、水管汽罐に付ては當分の間標準型を選定せざるものとす。

一〇 標準船型の船體部關係細目

標準船型の船體部關係細目としては標準仕様書及主要圖面を作成するものとす。

二 標準船型の機關部關係細目

標準船型の機關部關係細目としては標準仕様書及主要圖面を作成するものとす。

第四項 標準船型選定準備委員會の組織及該委員會答申書

昭和十二年九月開會の標準船型選定特別委員會に於て審議の結果、(一)造船聯合會より提出せられたる前項意見

書の趣旨を認むること、(二)本件を更に専門委員に附託し詳細審議すること、(三)専門委員の員數及選任は理事會に一任することに決定したり。

依て理事會を開き協議したる結果、右専門委員選任に先ち審議の慎重を期する爲、標準船型選定準備委員を置き、更に根本的準備調査を爲すことに決し、左記八名の準備委員を囑託したり。

標準船型選定準備委員

山	本	幸	男	重	光	炭
湊	一	磨		陰	山	金
横	山	孝	三	齋	藤	實
岩	井	祐	文	飯	田	嘉
						六

準備委員は湊一磨氏を委員長に推し根本的準備調査を爲す爲、(一)昭和十二年十月十四日船主側代表者と會見して、主として本問題に對する不定期船船主側の意見を聴取し(二)同年十月二十九日再び船主側代表者と會見して其の意見を聴取し(三)同年十二月三日日本船主協會の招請に應じ神戸市に於て重ねて多數の同協會側船主代表者と會見して、廣く全般に涉り本問題に關し船主側と意見を交換したり。

以上三回に亘る準備委員と船主側との懇談會に於ける意見の要旨を綜合摘記すれば左の如し。

第一 不定期船船主側の意見要旨

- (一) 標準船型の選定を希望すること。
- (二) 標準船型の選定に付ては標準船型が燃料消費量少く、荷役便利、載貨量の大なるものにして且其の製造價格の低廉なるべきものなることを根本的原則とすること。
- (三) 重量噸數と載貨容積との割合は重量噸數一噸に對し載貨容積約五〇立方呎を可とすること。
- (四) 本邦の不定期貨物船としては將來も支那沿岸の貿易に便利なる型なることを希望す、從つて比較的吃水淺くして所要の重量噸數を積み得る船型の選定を希望すること。
- (五) 船型は差當り貨物船として大、中、小の三種を定むるを適當とすること、即ち重量噸數にては大型は八千五百噸乃至九千五百噸、中型は六千五百噸内外、小型は三千五百噸内外とすること。
- (六) 速力は不定期貨物船としては製造價格及燃料消費量と運航經濟との關係上其の高きを望まず。但し今後貨物船の不定期航海は漸次定期化するの傾向あるを以て、標準船型の速力は不定期船向と定期船向との二種を定むる必要あるべきこと。而して不定期船向としての速力は滿載航海速力にて大型十三節位、中型十二節位、小型十一節位(少くとも十節以上)を希望すること。
- (七) 機關の種類に付ては特に何れの型とすることを指定せざるも、燃料の價格、燃料消費量の大小、製造價格、將來の保持等の關係を考慮し、最も經濟的のものなることを希望するも、少くとも中、小型船

に在りては石炭焚のものとするを可とすること。

第二 定期船船主側の意見要旨

- (一) 標準船型の選定を希望すること。
- (二) 標準船型の選定に付ては標準船型が燃料消費量少く、荷役便利、載貨量の大なるものにして且其の製造價格の低廉なるべきものなることを根本の原則とすること。
- (三) 載貨容積と重量噸數との割合は重量噸數一噸に對し載貨容積少くとも五六立方呎を必要とすること。
- (四) 船型は定期、不定期に依り速力の差あるを以て各別に船型を定むることとし、差當り定期用貨物船としては重量噸數八千噸型及九千噸型の二種を定むるを適當とすること。
- (五) 速力は不定期貨物船としては航運經濟上其の高きを望まざるも、定期貨物船としては相當高速のものを選定する必要があるべく九千噸型は十八節位、八千噸型は十六、七節を希望すること。
- (六) 機關の種類に付ては特に何れの型とすることを指定せざるも、最も經濟的なる各種の標準型機關を選定し置き、之等の中より隨時選擇採用し得るを希望すること。
- (七) 定期貨物船には既に各航路に付標準的適船あるを以て、船型、構造種類の選定に付ては之を考慮に加へ、且各種設備に付ても成るべく航路の特殊性を加味するを希望すること。

第三 日本船主協會側一般船主の意見要旨

(其の一) 不定期貨物船の標準船型

- (一) 不定期貨物船の標準船型の選定を希望すること。
- (二) 標準船型の選定に付ては、標準船型が燃料消費量少く、荷役便利、載貨量の大なるものにして且製造價格の低廉なるべきものなることを根本の原則とすること。
- (三) 前號の根本原則の下に現代貨物船として寧ろ優秀船たることを期すること。
- (四) 船型は大、中、小の三種とするよりも寧ろ小型を二種に分ち合計四種とするを適當とすること、即ち重量噸數にて大型九千二百噸乃至九千五百噸、中型六千五百噸乃至六千八百噸、第一小型四千二百噸乃至四千五百噸、第二小型二千八百噸内外とすること。
- (五) 速力は不況時に於ける航運經濟を考慮して其の高きを望まず、滿載航海速力にて、大型十二節、中型十一節、小型十節とすること。
(備考 一部には各型に付一節宛位高きを望む説もありたり)
- (六) 重量噸數と載貨容積との割合は、大型船は重量噸數一噸に對し載貨容積五十二立方呎、小型船は五十五立方呎を標準とすること。
- (七) 最大吃水に付ては大型船にありては二十六呎六吋以下、小型船に在りては、支那沿岸の航海に適す、爲め成るべく吃水淺くして所要の重量噸數を積み得る船型の選定を希望すること。

第一節 標準船型選定の經過

- (八) 船の構造の種類は重構船を可とすること。
- (九) 甲板の層数は大體二層とし小型船に在りては一部一層となすも可なること。
- (十) 艙口の寸法、船室其の他の部分構造は船主の意志に依り或る程度の變更を加へ得る様、融通性を保持せしむること。
- (十一) 機關の種類に付ては、特に何れの型とすることを指定せざるも、若し可能ならば同一船型の船主に對し、大小の機關を隨時採擇し速力一節位を上下し得る融通性を保持せしめ得ば好都合なること。
- (十二) 石炭焚の機關に在りては、鐘の數を三箇以内に止めたきこと。
- (其の二) 定期貨物船の標準船型
- (一) 定期貨物船の標準船型を定むるには其の航路に應じ、特殊事情を考慮するの必要ありとの意見ありたるも時間の關係上深き討議なかりしこと。

標準船型選定準備委員會答申書

前述の通準備委員會は各方面に於ける船主側の意見を詳細聴取したる後、更に審議を盡したる上三月十日附を以て左記答申書を提出せられたり。

標準船型選定準備委員會答申書

昭和十七年三月十日

準備委員	飯田嘉六
同	岩井祐文
同	陰山金四郎
同	齋藤實理
同	重光茂
同	湊一磨
同	山本幸男
同	横山孝三

船舶改善協會理事長

黒川新次郎殿

拜啓益御清適の段奉賀上候

陳者本準備委員會委員は、昭和十二年十月二日船底第三〇四號を以て、貴協會に於て同年九月十四日開會せられたる標準船型特別委員會の決議に基き、標準船型選定に關する詳細なる調査を専門委員に附託せらるるに先ち、根本的準備調査を行ふの必要を認められ、準備委員の御依頼を受け候に付ては、爾來六回の委員會を開催して慎重審議の上、標準船型準備委員會議事概要、標準船型選定要綱、専門委員會の組織に對する希望事項並に標準船型選定に付所要見込の經費概算を整へ此段及答申候也

第一 標準船型準備委員會議事概要

(一) 委員會の開催日及場所

- 第一回 昭和十二年十月十四日 於日本工業俱樂部
- 第二回 同 十月二十九日 同
- 第三回 同 十一月十五日 同
- 第四回 同 十二月三日 於神戸「オリエンタル・ホテル」
- 第五回 昭和十三年一月二十七日 於船舶改善協會
- 第六回 同 二月二十四日 於日本工業俱樂部

(二) 委員會の議事概要

前記開催の委員會の内第三回、第五回及第六回は準備委員のみの會合を以て審議したるが標準船型の選定に付ては、船主の意嚮を篤と聽取するの必要あるに依り、第一回委員會に於ては主として不定期船船主側又第二回委員會に於ては主として定期船船主側の出席を求め、其の意嚮を聽取し、尙第四回委員會は日本船主協會の招請に應じ、阪神方面の船舶運航の實務を執掌せらるる人々の意嚮を聽取する爲神戸に於て開催せり。

(各聽取委員會に於ける議事録省略)

第二 標準船型選定要綱

(一) 船型の選定

準備委員會としては差當り不定期貨物船に付大體左の四種の船型を定め、其の細目の決定に入るを可なりと認めたり。

種類	重量噸數	構造の種類	甲板の層數	滿載航海速力
A型	九、二〇〇噸内外	重構船	二	一三節
B型	六、八〇〇噸内外	同	二	一二節
C型	四、二〇〇噸内外	同	二	一一節
D型	三、〇〇〇噸内外	同	一(一部二層)となし得	一〇節

(二) 前號の船型に付細目決定の要綱

(イ) 標準船型は燃料消費量少く、荷役便利、載貨量の大きなるものにして且其の製造價格の低廉なるべきものなること。

(ロ) 重量噸數と載貨容積との割合は、重量噸數一噸に對し載貨容積約五十二立方呎乃至約五十五立方呎と爲すこと。

(ハ) 滿載吃水はA型船に在りては二十六呎六吋以下、其の他の型船に在りては支那沿岸等の航海に支障なき様適當のものとして爲すこと。

(三) 船口の寸法、船室其の他の部分構造に付ては、船主の意志に依り或程度の變更を加へ得る様融通性を保持せしむること。

第三 専門委員會の組織に關する希望及同委員會に依囑せられたき主要調査事項

(一) 専門委員會の組織に關する希望

専門委員會の委員選定に付ては船主及造船所等に於ける實地専門家を加へられたきこと。

(二) 専門委員會に依囑せられたき主要調査事項

(A) 船體部

(イ) 各型船に付長、幅、深、満載吃水、重量噸數、載貨容積、肥瘠係數、馬力等の主要要目の決定。

(ロ) 各型船に付仕様書、線圖、艤裝圖、中央橫截面圖、鋼材構造配置圖其の他必要なる圖面の作製。

(ハ) 各型船を通じて使用鋼材の寸法の統一及單純化。

(ニ) 主要艤裝品の標準型の決定。

(B) 機關部

(イ) 各型船に對し適當なる機關の種類の決定。

(ロ) 筒形汽罐の標準型の決定。

(ハ) 主要補機類の標準型の決定。

(三) 仕様書及必要なる圖面の作製。

第四 標準船型選定に付所要見込の經費概算

一金二五、〇〇〇圓

總經費

内 譯

一〇、〇〇〇圓 概要設計謝禮(船體部、機關部共)

右は約五箇所の造船所を選び造船所毎に四種の型船に對する概要設計を依頼するものとし、一造船所に對する謝禮を約二、〇〇〇圓とし計上したるものとす。

七、〇〇〇圓 完成設計謝禮(船體部、機關部)

右は特別造船所に四種の型船に對する完成設計を依頼するものとし、其の謝禮を計上したるものとす。

八、〇〇〇圓 逓信省管船局船舶試驗所手数料

右は四種の型船(推進器を含む)の水槽試験に對する手数料を計上したるものとす。

備考

一 本概算は四種類の型船(船體部、機關部共)に付先づ主要造船所の概要設計を徴し、専門委員會に於て取捨選擇の上更に完成設計を特定造船所に依頼するものとして計上せり。

二 前記概算中には印刷費、委員會費、旅費、雜費等を包含せず。

第五項 標準船型選定専門委員會及同實行委員會の組織

前項記載の通、昭和十三年三月準備委員會答申書の提出ありたるを以て、同年五月開會の理事會に於て逕信、陸軍及海軍の各省、東京帝國大學、造船聯合會、帝國海事協會、船舶改善協會、主要汽船會社並主要造船所より斯界の權威者三十三名を選びて之に標準船型選定専門委員會を囑託し、専門委員會は更に其の内東京及其の附近に常住せる者十數名に實行委員會を囑託し専門委員會に附議すべき原案の作成又は比較的重要ならざる事項の暫定的措置を司り以て事業の進捗を期したり。

右専門委員會及實行委員會は委員會成立後委員の本務變更の爲自然的に變更の必要を生じたと、標準船型主任設計造船所の交代又は増加に由り委員追加の必要ありたるとに因り交代又は追加あり、昭和十七年五月本協會の解散に伴ひ委員會の消滅するに至る迄の全委員を左表に依り列記することとせり。

(一) 標準船型選定専門委員會及實行委員會(イロハ順)

備考

専門委員會(船體部) 昭和十三年五月委員會成立當初より就任の委員に對しては姓名の下に就任の年月を省略す

委員長 重光 炭 浦賀船渠

岩井 祐文 造船聯合會

昭和十五年十二月新任

小野 輝雄	海 事 協 會
和 辻 春 樹	大 阪 商 船
渡 邊 浩	管 船 局
渡 瀬 正 麿	東 京 帝 國 大 學
川 村 貞 治	大 阪 鐵 工
片 山 貫 三 郎	川 崎 重 工 業
勝 俣 直 治	船 舶 改 善 協 會
陰 山 金 四 郎	三 菱 重 工 業 横 濱
吉 武 嘉 一	播 磨 造 船
武 正 敏 夫	東 亞 海 運
常 松 四 郎	三 菱 重 工 業 横 濱
内 藤 憲	日 本 鋼 管 鶴 見
村 田 義 鑑	浦 賀 船 渠
山 縣 昌 夫	管 船 局
山 本 幸 男	船 舶 改 善 協 會

昭和十五年十二月新任

第一節 標準船型選定の經過

丸山幸介	浪速船渠	昭和十五年三月新任
松本良一	三菱重工業神戸	
福本慶太郎	玉造船	
藤田昌二郎	三菱重工業彦島	昭和十五年三月新任
神原鉞止	三菱重工業長崎	
湊一磨	造船聯合會	
生野熊一	船舶改善協會	昭和十五年十二月新任

專門委員(機關部)

飯田嘉六	浦賀船渠	
石原勵	浦賀船渠本社	
服部紀雄	三菱重工業横濱	
德永格	海事協會	
大野省三	玉造船	昭和十五年十二月新任
大桑一雄	播磨造船船	昭和十五年十二月新任
大倉堯信	管船局	昭和十五年十二月新任

專門委員(陸海軍側)

横山孝三	三菱重工業本社	
依口久榮	大阪鐵工	昭和十五年十二月新任
田代訂	浦賀船渠	
土屋行藏	神戸製鋼	
村田愆麿	東京石川島	
安西庄太郎	日本鋼管鶴見	昭和十五年十二月新任
五藤重晴	川崎重工業	昭和十五年十一月退任
縣藤敏	川崎重工業	昭和十五年十一月五藤重晴氏と交代新任
齋藤實理	玉造船	
鈴木恒太郎	日本郵船	

陸軍中佐 友末 昇 陸軍省

海軍造船中佐 藁谷英彦 海軍省 昭和十四年十一月退任

海軍造船中佐 生野勝郎 海軍省 昭和十四年十一月藁谷英彦氏と交代新任

實行委員(船體部)

第六章 標準船型の選定

重	光	炭		
岩	井	祐	文	
小	野	輝	雄	
渡	邊	浩		
勝	俣	直	治	
陰	山	金	四	郎
山	本	幸	男	
湊	一	磨		
生	野	熊	一	
飯	田	嘉	六	
石	原	勵		
德	永	格		
大	倉	堯	信	
横	山	孝	三	

昭和十五年退任

昭和十五年十二月新任

昭和十五年十二月新任

昭和十五年新任

昭和十五年十二月新任

實行委員(機關部)

田	代	訂	
齋	藤	實	理
鈴木	恒	太郎	

(二) 主任設計造船所の指定

委員會事業の進捗に伴ひ、専門委員會に於て決定したる各標準型船及機關の主要要目に從て、詳細なる設計及圖面作製を分擔する爲主任設計造船所を指定したること左の如し。

船型及機關 主任設計造船所

- A 型 長崎三菱造船所、後に鶴見造船所と交代す
- B 型 川崎造船所
- C 型 浦賀船渠會社、後に大阪鐵工所と交代す
- 同 往復動主汽機工作圖 鶴見造船所
- D 型 大阪鐵工所
- 同 往復動主汽機工作圖 三井玉造船所
- E 型 大阪鐵工所、後に浪速船渠會社と交代す
- F 型 大阪鐵工所、後に三菱彥島造船所と交代す

I 型

船體及機關

三菱長崎造船所

機 關

川崎造船所

II 型

浦賀船渠會社

同 往復動主汽機工作圖

播磨造船所

備考 I型及H型船に付ては設計及製圖半途にして一時中止の已むなきに至れるものとす。

一號主罐

三菱長崎造船所

二號同

同 右

三號同

神戸三菱造船所

四號同

同 右

五號同

三井玉造船所

六號同

同 右

(三) 水槽試験の執行

各船型の船殻外型及推進器の水槽試験は一切之を逕信省管船局船舶試験所に於て執行せられ、詳細なる試験成績書の提出を受けたり。

第六項 六種の不定期貨物船標準船型の決定

専門委員會は昭和十三年五月より同十四年三月に至る迄六回の會合を重ね、東京、長崎、神戸及大阪の各地に於て設計委員會を開くこと五回、實行委員會を開くこと八回にして、其の間管船當局の要望に基き第四項記載の四種の外E、Fの小型二種の船型を加へ合計六種の主要目及船體一般配置圖を決定し、昭和十四年二月及同三月開會の本協會管理委員會に附議し之を可決したり、其の主要目は「部外秘」として關係者に配付したり、左に其の全文を掲記す。

標準船型選定に關する報告書(昭和十四年三月)

社團法人船舶改善協會は、豫てより我海運の狀態に鑑み標準船型の樹立を緊要なりと認めたり。仍て昭和十二年十月標準船型選定準備委員會を設け翌十三年二月に至る迄六回の會合を行ひ定期船主側及不定期船主側を招請して意見を聴取し、大綱の決定を見たるに由り昭和十三年五月官民合同の標準船型選定専門委員會を設け、逕信、陸軍及海軍の各省、帝國大學、造船聯合會、帝國海事協會、船舶改善協會、主要汽船會社並主要造船所より總計三十二名の専門委員を囑託し、昭和十四年三月に至る迄六回の會合を重ね、其の間東京、長崎、神戸及大阪に於て設計委員會を開くこと五回、實行委員會を開くこと八回に及び、愈貨物船六種の一般配置圖及主要目表を決定し、十四年二月十五日及同三月十五日開催の船舶改善協會管理委員會の議に附し之を可決せり。

目下尙専門委員會に於て、水槽試験の執行又は構造圖面、仕様書等の作製中に屬するも茲に中間報告として別紙

の通、標準船型主要目一覽表を發表する次第なり。

標準船型主要目一覽表

船型	主機別ニ依ル稱呼	重量噸數ニ依ル稱呼	(一) 船體主要寸法等										※總噸數	
			全長 (米)	長 (垂線間) (米)	幅 (型) (米)	深載吃水 (米)	※滿載板層數	甲板間ノ高 (米)	甲 噸數	其他	噸數			
A	AT	九,二〇〇型	一三五・五	一三八・〇	一七八	七・八	二	三・〇	九,二〇〇					
A	AD	九,二〇〇型	一三五・五	一三八・〇	一七八	九・八	二	三・〇	九,二〇〇					
B	BT	六,八〇〇型	一一八・六	一二〇・〇	一五・八	九・〇	二	三・〇	六,八〇〇					
C	CR	四,二〇〇型	九六・〇	九〇・〇	一三七	七・六	前部、後部	二・五	四,二〇〇					
D	DR	三,〇〇〇型	八九・九	八五・〇	一二・五	六・五	一	一	三,〇〇〇					
E	EI	一,二五〇型	六四・五	六〇・〇	九・五	五・〇	一	一	一,二五〇					
F	FI	七五〇型	五二・九	五〇・〇	八・四	四・三	一	一	七五〇					

船種	噸數	航 行 區 域	(三) 搭 載 能 力	※重量噸數 W	※載貨容積 V (立方米) (メートル)	※ V 米 / W	※ V 呎 / W	※燃料庫容量常備 (噸)	※同上 豫 備 (噸)	(四) 艙口及デリック 艙口ノ長×幅 (米) 數	第一級重構		第二級重構	
											遠洋	近海	遠洋	近海
第一級重構	九,二〇〇	遠洋	九,二〇〇	一三,九〇〇	一・三九	(四九・〇)	六三六	三九一	六	七・二五×六・四	七・二五×六・四	七・二五×六・四	七・二五×六・四	
第一級重構	九,二〇〇	遠洋	九,二〇〇	一三,九〇〇	一・三九	(五六・〇)	九九三	—	六	七・二五×六・四	七・二五×六・四	七・二五×六・四	七・二五×六・四	
第一級重構	六,八〇〇	遠洋	六,八〇〇	八,八二五	一・三〇	(四五・五)	五五〇	二二〇	五	七・三五×六・一	七・三五×六・一	七・三五×六・一	七・三五×六・一	
第一級重構	四,二〇〇	近海	四,二〇〇	五,二二〇	一・二二	(三三・七)	二二〇	—	四	七・三五×五・三	七・三五×五・三	七・三五×五・三	七・三五×五・三	
第一級重構	三,〇〇〇	近海	三,〇〇〇	三,九八〇	一・三二	(三〇・五)	一九五	—	四	五・八五×五・〇	五・八五×五・〇	五・八五×五・〇	五・八五×五・〇	
第二級重構	一,二五〇	近海	一,二五〇	一,四〇〇	一・一二	(三三・三)	—	—	二	六・六×四・五	六・六×四・五	六・六×四・五	六・六×四・五	
第二級重構	七五〇	近海	七五〇	九〇〇	一・二〇	(三三・三)	—	—	二	八・四×四・三	八・四×四・三	八・四×四・三	八・四×四・三	

第一節 標準船型選定の經過

第五	10・2 X 6・4	要	500W	500W	500W	1 X 3.5T	4 X 10T	8 X 5T	德里ックノ數及能力
第六	11・9 X 6・4	要	500W	500W	500W	1 X 3.5T	4 X 10T	8 X 5T	
	8・8 X 6・1	要	500W	350W	350W	1 X 3.5T	4 X 10T	6 X 5T	
			500W	350W	350W	1 X 10T	4 X 10T	4 X 5T	
			500W	350W	350W	1 X 10T	1 X 10T	8 X 5T	
			500W	350W	350W			6 X 5T	
								4 X 5T	

(機 關 部)

船型	A	A	B	C	D	E	F
主機別ニ依ル稱呼	A T	A D	B T	C R T	D R S	E I	F I
重量噸數ニ依ル稱呼	九、100型	九、100型	六、800型	四、100型	三、000型	一、350型	七、50型
(一) 汽機、主機出力							

主汽機ノ數	三		二	二	二		
主汽機ノ型式	乾燃室筒型		乾燃室筒型	乾燃室筒型	乾燃室筒型		
制限汽機ノ種類	タービン	ディーゼル	タービン	廢汽タービン 汽機付往復動	滑油機 往復動汽機	内燃機	内燃機
主機出力(軸)	3,000	3,000	2,000	1,100	1,100 (指示)	650	500
※同格出力(軸)	110	110	110	110	100	110	100
※最大出力(軸)	3,500	3,500	2,500	1,500	1,500 (同)	750	600
(二) 速力及燃料消費量							
航海速力	13	13	13	11	10	10	10
(經濟出力ノモノ)							
※燃料消費量(噸)	4.3	3.3	3.2	3.1	3.5	3.8	3.2
(經濟出力ノモノ)							
※航續距離(哩)	7,500	11,000	8,500	7,100	7,200	7,000	7,000
※試運轉ニ於ケル速力(節)	15.5	15.5	15.5	15.0	15.0	15.0	15.0

備 考

(一) 本表中※印ヲ附シタル欄ニ掲グル數字ハ大體ヲ示シタルモノニシテ確定的ノモノニ非ズ。

第一節 標準船型選定の經過

(二) 本表中B型船以下ハ主機ノ一種類ノミニ關シ掲ゲタルモ、既ニ設計済ノ標準船型ヲ主機ニ依リ區別スレバ左記ノ如ク多數アルコトヲ注意セラレタシ。

主機別ニ依ル稱呼

主機ノ種類

- A T A型船ニシテ主機トシテタービン汽機ヲ有スルモノ
- A D A型船ニシテ主機トシテディーゼル機ヲ有スルモノ
- B T B型船ニシテ主機トシテタービン汽機ヲ有スルモノ
- B RT B型船ニシテ主機トシテ排汽タービン付往復動汽機(滑辨付往復動汽機又ハボベツト辨付往復動汽機)ヲ有スルモノ
- B RS B型船ニシテ主機トシテボベツト辨付往復動汽機ヲ有スルモノ
- B RP B型船ニシテ主機トシテ滑辨付往復動汽機ヲ有スルモノ
- C T C型船ニシテ主機トシテタービン汽機ヲ有スルモノ
- C RT C型船ニシテ主機トシテ排汽タービン付往復動汽機(滑辨付往復動汽機又ハボベツト辨付往復動汽機)ヲ有スルモノ
- C IP C型船ニシテ主機トシテボベツト辨付往復動汽機ヲ有スルモノ
- C RS C型船ニシテ主機トシテ滑辨付往復動汽機ヲ有スルモノ
- D RP D型船ニシテ主機トシテボベツト辨付往復動汽機ヲ有スルモノ

- D RS D型船ニシテ主機トシテ滑辨付往復動汽機ヲ有スルモノ
- E I E型船ニシテ主機トシテ内燃機ヲ有スルモノ
- F I F型船ニシテ主機トシテ内燃機ヲ有スルモノ

第七項 逓信省標準船型選定協議會に於ける本協會の標準船型の承認

政府當局に於ては本協會の標準船型事業を重要視せられ、當初より直接間接に多大なる援助を供與せられたり。昭和十四年四月に至り不定期貨物船六種の船型基礎案成るや、同月六日逓信省に於て特に標準船型選定協議會を開催せられ、官廳側としては逓信、大藏、陸軍、海軍、商工、農林各省の關係主務者、企畫院第六部長、艦政本部第四部長及東京帝國大學總長、民間側としては船舶改善協會、日本船主協會、造船聯合會、海員協會、日本海員組合及帝國海事協會の各海事團體代表者の外、日本郵船、大阪商船、山下汽船、日本製鐵及浦賀船渠の各會社代表者参加し、慎重審議の結果同協議會は滿場一致を以て其の儘之を承認採擇すべき旨を決議すると共に、爾後官民協力して右標準船型に依る船舶の建造を促進すべき旨をも併せて決定せられたり。

當日逓信大臣の挨拶要旨左の如し。
 當省と致しましては豫てより國際貸借の改善、國防充實の見地よりして、我が國海運の發展を策する爲に商船隊の整備擴充を圖ることの急務なるを痛感致しまして諸般の施設を實施し、以て其の目的の達成に努力致

して居る次第であります。殊に最近に於きまして海運關係の三法案を今議會に提出しまして其の協賛を得ましたのも、畢竟之が完璧を期せんとする趣旨に外ならないのであります。

申すまでもなく商船隊の整備擴充を圖ります爲には國際競争に打ち克ち得る優秀にして低廉なる船舶を常に我が國に於て供給を可能ならしむることが極めて緊要なのであります。

此の見地に立脚致しまして當省と致しましては優秀船の低廉なる建造を容易ならしむるの一策として、可能な範圍に於て船舶の標準型を選定し之が建造の促進を圖ることを適當なりと認めまして、豫て其の選定方を社團法人船舶改善協會に懇進致したのであります。同協會に於ては政府の意のある所を酌まれて之を同協會の事業の一つとして取上げられ、爾來銳意官民各方面協力の下に其の總力を擧げて之が選定方に力を注がれて参つたのであります。其の結果最近不定期貨物船に付六種の船型を選定せられ、昨今各船型に付略其の具體的設計の決定を見るに至つたのであります。

時宛も我が國に於きましては資材調達難の際にも拘はらず、生産力の擴充に伴ひ愈々船腹の擴充を圖るの必要に迫られて居る際でもありますので、此の機會に皆様の御參集を御願ひ致しまして此の標準型船に付御協議申上げ、之が建造の促進方に關し御協力を御願ひ致しまして、商船隊の整備擴充を容易ならしむると共に生産擴充にも支障なからしめたい爲に、今日の協議會を開催致しました次第であります。

次で船舶改善協會理事長黒川新次郎氏は、協會を代表して標準船型を考案したる經過を報告したる後附言し

て曰く、

歐洲大戰中に於ける諸外國の所謂標準船型なるものは、専ら戰時急造を目的としたものでありますから、之に依りて造られたる船舶は不經濟船であつて戰後に於ては殆んど役に立たないものとなりました。我々の狙ひます所は之と異り運航經濟上の優良船でありまして、船型の統一に依り、無駄を省き設計及工事の單純化を圖り、材料、艤裝品の取得を容易にし、多數同型船の建造を誘致しまして、從て建造期間の短縮と價格の廉價とを期待するものであります。尙一度選定したるものは何時迄も一定不變のものとする趣旨に非ずして、海運の發展、技術の進歩、運航上の經驗等に順應して必要に應じ適當の改訂を施したく、之が爲には今後引續き相當の機關を置くことの必要があるものと考へて居るのであります。

申す迄もなく當今の非常時局に於ては船腹の擴充は焦眉の急でありまして、國策上今後三ヶ年間に約二百萬總噸の新造を必要なりと申されて居ります。又物價對策上より見るも、運賃の低下と言ふことは極めて大切であります。而して海上運賃の引下げの爲には船舶の建造價格を引下げねばならぬと存するのであります。尙茲に注意を要するは、日本では成程優秀貨物船の建造費は相當低廉と申す事が出来るかも知れませぬが、標準船型以下の普通貨物船の如きものは、勿論造船所によりて異りますが、英國を始め歐洲造船國の方は却て低廉であります。依て我々は一層の努力を以て、少くとも外國の「レヴェル」迄否夫れ以下となる様盡力したいと思ひます。願はくは當協會の意のある所を御採用下さいまして、此の標準船型に依り多數且低廉の優良貨物船の建造を促

第一節 標準船型選定の経過

三五〇

進せしめられ、以上の目的を達成せしめられんことを切望する次第であります。

次で出席者多数の賛成意見あり、就中陸軍及海軍側としては本件選定に當り専門委員を参加せしめ決定したる次第なれば素より賛成なり、今次事變に關し特に必要を痛感し又作戦上より見るも極めて必要にして、平時より標準船を準備建造するを緊急と認むる旨を開陳せられたり、其の他發言者全部賛成意見を開陳せられたるが、之に關し希望意見を述べられたる主なるもの左の如し。

- 一 標準船型に依り船價の低廉を期するには、多數標準船の建造を必要とし、是が爲には造船材料の供給を容易ならしむる必要あり、就ては政府に於て出來得る限り便宜を供給せられたく、特に標準船の材料は軍艦建造の材料と同様に取扱はれたし。
- 二 現在の如く多種多様の船型にては船内作業複雑にして能率に影響する所多し、一日も早く船型を單純化せられたし。
- 三 標準船型の要目に關し、船主の希望に依り或る程度の融通性を認められたし。
- 四 標準船の材料供給を容易ならしむるは結構なるも、他に國策に基く定期船に對しても同様に取扱はれたし。
- 五 本案にては小型船には内燃機を使用せるも、油の節約上内燃機のみならず蒸氣機關を以て代らしめ得る様考慮を望む。
- 六 標準船建造促進方法に關し之を建造する場合、造船資金の融通、材料配給の便宜等政府に於て十分考慮を希望す。

第八項 H、L型標準船型の追加及C、D、H型

船用往復動主汽機の標準型選定

當初より昭和十六年度末に至る迄實行委員會を開くこと三〇回、専門委員會を開くこと九回に及びA型乃至F型六種の不定期貨物船の設計圖書の完成を見たり、其の間専門委員會に於ては、左記の大型高速定期貨物船L型及中型不定期貨物船H型並C型、D型及H型船用蒸氣往復動主機の設計に着手したり。其の主要要目左の如し。

L型船及H型船の主要要目

稱呼	船ノ長	重量噸數	構造種類	甲板層數	航海速力	主任設計造船所
L型	約一四五米	約一〇、〇〇〇噸	第一級 遮浪甲板船	三	約一七節	船體 三菱長崎造船所 同 戴爾 同右 タービン 川崎造船所
H型	約七〇米	約二、〇〇〇噸	第二級 重構船	一	約一〇節	船體 浦賀船渠 同 玉造船所

蒸氣往復動主機の主要要目

第六章 標準船型の選定

三五一

船型	使用壓力 (底)	指示最大馬力	工作圖枚數	同上完成期	主任設計造船所
C型船用	一六、〇	約二、〇〇〇	一一六	昭和十六年四月	鶴見造船所
D型船用	一六、〇	約一、三〇〇	一一五	昭和十六年五月	播磨造船所
H型船用	一六、〇	約一、二〇〇	九九	昭和十六年十月但シ數葉ハ未完成	玉造船所

尙各種標準型船に使用する補機の統一に關しては、造船聯合會側と協議の結果、本協會專門委員會に於て決定したる各種補機の所要能力を造船聯合會に移牒し、其の設計圖の作製は之を造船聯合會側に一任することとなれり。而して造船聯合會に於ては、此の目的を遂行する爲標準型船用補機統制會なるものを設けたり。

從是前記大型船の追加以下各事項の事業經過に關し逐次記述せんとす。

(一) L型及H型標準船に關する設計經過

L型船及H型船の前記主要要目は、昭和十五年九月二十日日本工業俱樂部に於て主要船主代表を招請して聽取したる意見を參考として、同年十二月開催の第八回專門委員會に於て決定したるものなり、爾來主任設計造船所を指定して設計に着手したり。然るにL型船に關しては、船體部は主要寸法に對し委員會に多少意見を異にする者ありて熟議中、又構造寸法は米國C型標準船の船體重量比較的小なるに鑑み主任設計造船所に於て慎重に研究中、尙機關部は主要要目作製中昭和十六年度を迎へ、事變の進展と共に造船所側は益々繁忙を極むると同時に、同年七月

には米國政府が遂に「パナマ」運河を閉鎖する等、歐洲大戰は將に太平洋にも波及せんとし、此の種優秀船の急速建造の必要を疑はしむるの形勢を示したるに由り、遂に其の設計は見送り状態の儘昭和十六年度を終るに至れり。H型船に付ては昭和十六年十月頃に至り、船體部及機關部共に基礎的圖書の完成を見たり。

(二) C型、D型及H型船用往復動主汽機の設計經過

時局の進展に伴ひ我國造船能力の不足を訴ふるの聲起り、昭和十五年八月の專門委員會に於て需用の最も多き中型標準船に裝備すべき蒸氣往復動主機の標準型を設けて、多量生産に便するを可なりとし、又往復動主機は永年に亘り其の設計自から一定しつつありて、之を徹底的に統一するも益ありて害は伴はざるものと認めらるる旨の意見一致したるに由り、管理委員會の決議を経て其の設計に着手し昭和十六年十月に至り大部分の完成を見たり。

(三) 造船聯合會に依囑したる補機の設計經過

造船聯合會内に設けたる補機統制會は、昭和十五年十二月以降同十六年九月迄に五回の會合を累ね、順次各種補機の設計圖を立案せられたるが、其の中本協會に提出ありたるものは昭和十六年五月に於てB型船用の給水ポンプ及脚荷水ポンプ、C型船用の給水ポンプ、雜用ポンプ、清水ポンプ及脚荷水ポンプ並各標準型船共通用の灰揚機（以上は暫定案）七種にして、右完成の上は當本會に於て之を複製し、關係工場に分譲の打合なりしも、遂に其の運びに至らずして昭和十六年度を終れり。

第九項 標準型船圖書分讓手数料規程の制定

標準船型の選定に關しては昭和十二年六月以來本協會に於て審議を進め、同十四年三月開會の管理委員會に於て六種の不定期貨物船標準船型を決定し、同年四月上旬逡信省協議會に於て採擇承認を経るに至れることは既述の通なるが、此の間關係官廳を始め、主要造船所並本協會設定の専門委員及實行委員等關係者の勞力手数は多大なりしのみならず、爾後も各船型に亘り無數の詳細なる圖書を製し、之を配給するの必要あるに由り相當多額の經費を必要とするに至れるを以て、其の一部を補填する爲本件選定に直接關係せざる造船聯合會所屬以外の造船所等より、圖書配給に關し多少の手數料を徴收することとなり、昭和十五年一月開會の管理委員會に於て標準型船圖書分讓手数料規程を決定したり、其の後H型(二、〇〇〇噸)の追加及C、D、H型船用往復動主汽機工作圖の設計成れるを以て昭和十六年四月一部の増補を行ひ更に同年九月少許の改正を行ひたり(前篇第一章第三節第二項第一及第二標準型船圖書分讓手数料規程並同規程の改正参照)。

第十項 標準型船圖書分讓手数料收入

(一) 昭和十四年度分

五、七六〇圓〇〇

内譯概要

船型	圖書	分讓造船所	金額
CRS型	船體部及機關部一揃	大阪造船所	二、八〇〇圓〇〇
同	同	朝鮮重工業株式會社	二、八〇〇圓〇〇
其他圖書三口			一六〇圓〇〇

(二) 昭和十五年度分

一三、一八〇圓〇〇

内譯概要

船型	圖書	分讓造船所	金額
BRT型	船體部一揃	大阪造船所	二、二〇〇圓〇〇
CRS型	船體部及機關部一揃	栃木商事若松造船所	二、八〇〇圓〇〇
DRS型	同	名村造船所	一、五〇〇圓〇〇
同	同	大阪造船所	一、五〇〇圓〇〇
DRS型	船體部及機關部一揃	尼崎船渠株式會社	一、五〇〇圓〇〇
EI型	同	占部造船鐵工所	一、二〇〇圓〇〇
同	同	日本デーゼル造船所	一、二〇〇圓〇〇
同	同	尼崎船渠株式會社	一、二〇〇圓〇〇

第六章 標準船型の選定

第一節 標準船型選定の經過

其他圖書（汽罐を含む）三口

八〇圓〇〇

(三) 昭和十六年度分

二五、三六四圓〇〇

内 譯 概要

船 型

圖 書

分譲造船所等

金 額

日本曹達、大島製鋼所

機關部一揃

二、〇四四圓〇〇

往復動主汽機工作圖一揃

C RS 型

大阪造船所

一、〇〇〇圓〇〇

往復動主汽機工作圖一揃

C RS 型

朝鮮重工業株式會社

一、五〇〇圓〇〇

船體部一揃

D RS 型

大連船渠鐵工株式會社

一、五〇〇圓〇〇

同

同

林兼商店

一、五〇〇圓〇〇

機關部一揃

同

石井鐵工所大阪出張所

八〇〇圓〇〇

往復動主汽機工作圖一揃

同

同

八〇〇圓〇〇

同

同

大連船渠鐵工會社

一、八〇〇圓〇〇

同

同

山本造船鐵工所

一、二〇〇圓〇〇

同

同

金指造船所

一、二〇〇圓〇〇

同

同

日本デーゼル造船所

六〇〇圓〇〇

同

同

山西造船鐵工所

一、〇〇〇圓〇〇

同

同

蓬萊造船鐵工株式會社

同

同

同

中村造船鐵工所

同

同

同

占部造船鐵工所

同

同

同

松浦鐵工造船所

同

同

同

中田造船所

同

同

同

尼崎船渠株式會社

同

FI 型

船體部一揃

一、八二〇圓〇〇

其他圖書（汽罐圖を含む）一六口

六〇〇圓〇〇

(四) 昭和十六年度後に受領のもの

内 譯

A乃至F型船體部圖書各一揃

九州帝國大學造船學教室

六〇〇圓〇〇

第六章 標準船型の選定

三五七

備考 右は教授用として特に各船型一揃に付實費相當金一〇〇圓を申受けたるものとす。

以上(一)乃至(四)收入合計

四四、九〇四圓〇〇

第二節 標準船型選定専門委員會の經過概要

専門委員會は本章第一節第五項に記述の通昭和十三年五月組織せられ、昭和十七年五月本協會の解散に至る迄九回の會合を累ね、其の間専門委員會に附議すべき原案の作成又は比較的重要な事項に對し中間措置を司り且選定事業の進捗を期する爲、實行委員會を開催すること三〇回に及びたり、其の經過概要左の如し。但し各専門委員會の經過記事中には實行委員會に於て取扱ひたる事項をも併記せり。

第一項 第一回専門委員會

昭和十三年五月二十一日日本工業俱樂部に於て開催したり。

開會の始めに當り、黒川理事長の演述したる挨拶要旨左の如し。

當協會では船舶改善助成施設の實施以來凡ゆる角度より見て船舶新造價格の引下げに付努力致して参りました、其の一策として標準船型を設けることが夙に問題となつたのであります、歐洲大戰中に於ける諸外國の所謂標準船型なるものは、専ら戰時急造を目的としたものでありますから、之に依つて造られたる船舶は不經濟船であつて戰後に於て役に立たないものとなりました。

我々の狙ひます所は之と異り運航經濟上の優良船でありまして、船型の統一に依り設計、工事の單純化を圖り、材料艱裝品の取得を容易にし、多數同型船の建造を誘致し從て建造期間の短縮且價格の比較的廉價なることを期待するのであります、尤も船型の統一に依り世上に議論のある如き弊害を生ずる虞ある點は極力之を避くる様に致し、唯利益のある點に限り採擇することが肝要であると云はれて居ります、委員各位に於かせられ

ては、造船造機に關する權威ある學者並實地家揃で在らせられますから、必らずや各位の御研究に依り、以上の目的に叶へる標準船型を選定されることを得るものと私は信じて疑はないものであります。

既に御承知下さる通り當協會では、昨年以來準備委員會を設け、標準船型選定に關する根本的準備調査を御願ひ致し、該委員會は主として船主側の意嚮を聴取する爲、東京及神戸に於て前後三回の會合を催しまして、多數の定期船及不定期船の船主方の意見を聴取せられ、其の結果御手許に配布したる答申書を提出せられ、今回其の答申に基きて専門委員會を御依頼して愈々之が具體化を計ることに相成つたのであります。

次で山本幸男氏より準備委員會の經過報告あり。續で重光茂氏を委員長に推舉し直ちに議事に入り、左記事項の打合せあり、又實行委員船體部六名、機關部六名を専門委員中より選出す(本章第一節第五項参照)。

終りに海軍省藻谷委員及陸軍省友末委員より、支那事變に際し微備したる船舶に付ての經驗に鑑み、船型統一を重要視すること並軍事上の要望に關し意見を開陳せられたり。

記

一 準備委員會答申書に列記せる主要調査事項の調査に關する打合答申書第三に記載したる主要調査事項即ち

(A) 船體部

各型船に付長、幅、深、滿載吃水、重量噸數、載貨容積、肥瘠係數、馬力等の主要要目の決定

(B) 機關部

各型船に對し適當なる機關の種類の決定

六月二十日迄に船舶改善協會に提出すること。其の調査結果報告書に關し、各委員より各自の意見を添へ六月二十日迄に船舶改善協會に提出すること。

二 専門委員會の討議の基礎となるべき各標準型船の概要設計案の作製

前號の資料蒐集後開催せらるべき第二回専門委員會に於ては、調査資料に付討議の上主要要目等を決定し、各標準型船の概要設計案の作製を主要造船所に依頼すること。

三 其他技術上の問題に關し準備委員會答申書を基礎とし、種々意見の交換ありたるもの中大體一致せるもの左の如し。

- (一) 尺度の單位は米式を用ふること
- (二) 圖面及仕様書の用字は日本語とすること
- (三) 航海速力とは滿載、クリーンボトム、好天、平穩の海上に於て連続的に出し得る速力なること

(四) 電氣熔接の採用は之を認むるも、小造船所に於ては銲接と爲す故に、圖面は銲接を基礎とし、材料注文の便宜を考慮すること

當日 配付資料

- 一 昭和十二年度船舶改善協會事業報告書(標準船型選定事業を起すに至る迄の經過記載)
- 二 造船用鋼材單純化標準(造船聯合會)
- 三 大正七年戰時船舶管理局標準船型調査委員會決議錄抜萃
- 四 第一回、第二回及第四回標準船型選定準備委員會議事錄
- 五 標準船型選定準備委員會答申書

第二項 第二回専門委員會

昭和十三年六月二十五日日本工業俱樂部に於て開催したり。

第二回専門委員會に於ては左記事項を決定又は打合を爲す。

記

一 A、B、C、Dの四型船に對し船體部主要要目及各型船に對し適當なる機關に付各委員提出の資料に基き大體の打合せを爲し、漸定的要目を定め、後段指定の主任設計造船所に於て概要設計を爲すの標準に供することとせり。

二 概要設計に當り作製すべき圖面及調書を左の如く定む。

(一) 船體部

(イ) 設計要領書

(ロ) 一般配置圖(縮尺1/200)

(ハ) 中央横截面圖(縮尺1/50)

(ニ) 各型船に使用すべき材料艤裝品にして標準を定むるを適當とするものの品目及其の寸法(鋼材に付ては造船聯合會の決定に依る標準寸法に依り其の他の材料艤裝品にして標準規格の定あるものに付ては之に依ること)

(二) 機關部

(イ) 機關室配置圖(縮尺1/50)

(ロ) 主機關の高さ、幅及長さ

(ハ) 汽罐の徑、長さ並加熱及火床面積

(ニ) 機關の全重量(バルブ、管等の重量を含む)

(ホ) 補機の種類及型式

二 概要設計を爲す造船所及其の擔當船型

三菱重工業	A _T	A _D	B _T	C _{RT}	C _T	D _{RS}
川崎造船所	A _T	B _T				
大阪鐵工所	A _T	D _{RS}				
浦賀船渠	B _{RT}	C _{RT}				
玉造船所	A _D	B _T				
播磨造船所	A _D	B _T				

右概要設計に關する圖面其の他の調書は各四十部を作製し八月末日迄に船舶改善協會に提出すること

四 其他種々意見の交換ありたるもの中、大體一致せるもの左の如し。

(一) 設計の基準とすべき構造規則

右に付ては逓信省規則及帝國海事協會規則の兩者を併用のこと

(二) 重構船の意義

重構船とは形狀に依り指定せらるる滿載吃水に對應する構造強力を有するものを意味す

(三) A型船に付ては平甲板型を有利なりとする説ありたるも一應三島型を採用すること

(四) 機關の種類を左の如く決定す

A 型 船 「ディーゼル」及「タービン」

第二節 標準船型選定専門委員会の経過概要

B型船及C型船 「タービン」及「タービン」、「レシプロ」の組合せ

D型船 「レシプロ」

- (五) 馬力は水槽試験の結果に五パーセント程度の餘裕を見積ること
- (六) D型船の總噸數は二、〇〇〇噸より少しく下と爲すこと
- (七) 甲板層數はD型船に限り一部一層とし他船は凡て二層とすること
- (八) 船尾の形狀は各船型共に「クルーザー・スターン」に統一のこと
- (九) 肥瘠係數は各型共に〇、七三を標準とすること

第三項 第三回専門委員会

昭和十三年九月十七日日本工業俱樂部に於て開催し、設計委員会の組織其他左記事項を決定せり。

記

一 設計委員会の組織

彙に概要設計を提出したる造船所中より設計委員を選び委員会を組織すること左の如し。

(一) A型標準船設計委員会

主任 長崎三菱造船所
川崎造船所

玉造船所
大阪鐵工所
横濱船渠
播磨造船所

(二) B型標準船設計委員会

主任 川崎造船所
長崎三菱造船所
神戸三菱造船所
播磨造船所
浦賀船渠

(三) C型標準船設計委員会

主任 浦賀船渠
神戸三菱造船所
玉造船所

(四) D型標準設計委員会

第六章 標準船型の選定

主任 大阪鐵工所
横濱船渠

二 設計委員会の事業遂行に關する申合要領

- (一) 主任造船所は委員會を召集主宰し各委員造船所の意見を纏めて設計を完了し必要な圖書を作ること
- (二) 主任造船所は設計委員會に専門委員の外適當なる技術者を出席せしめ差支なきこと
主任造船所は設計委員會開會の場所及日時を決定し船舶改善協會と打合せのこと
- (三) 設計委員會は十月末日迄に左記の圖書各三通を船舶改善協會に提出すること

設計要領書

乾舷計算表

一般配置圖 (1/200尺)

中央横截面圖 (1/50尺)

鋼材構造配置圖 (1/200尺)

機關室配置圖 (1/50尺)

機關の種類を異にする爲又は其の他の理由に依り二種以上の設計を要する部分あるときは基本設計の外其部分に付別に圖書を作ること

(四) 實行委員會は(三)の圖書を審査し主任造船所と協議すること

右協議済の上は主任造船所は圖書四〇部を調製して船舶改善協會に提出すること

(五) 船舶改善協會は成る可く早く逡信省船舶試験所に船型試験を依頼すること

三 標準型船設計上の注意事項

「デッドウエイト」と船の重要寸法との關係

(一) 既定の「デッドウエイト」を目標とし船の重要寸法を定むること

従つて概要設計の船の重要寸法は一應の標準たるに止まる

(二) 「デッドウエイト」は既定のものに正しく一致せざるも差支なく又機關の種類に依り差異を生ずるも差支なし

(三) 「ライトウエイト」は次の如く分類し各重量を記載のこと(別記第一號及第二號参照)

船體重量

機關重量

電氣機器の重量

甲板機器の重量

四 其の他の船體部關係事項

- (一) 使用鋼材に付ては造船聯合會決定の標準寸法に依ることとし差支なき限り其の種類を少くすること
 - (二) A型船に在りては深水艙を備へ容量三〇〇瓩四區畫と爲すこと
 - (三) 各種艙裝品にして標準規格あるものは之に依ること
 - (四) 錨、錨鎖は規程の表に依るもの一段上級と爲すこと
 - (五) 軍事上の要求は之を取り入るるに努むること、少くとも甲板間の高、艙口の大さの如き他日軍事上の要求に應じ容易に改造し難きものは十分考慮の上設計すること
 - (六) 他日旅客船に變更の際の便宜上、二重底縁板の高さは船舶區畫規程の定むる所に依ること
- 五 其の他の機關部關係事項

- (一) 機關の設計は各造船所に於て隨意なり但し左記のものは各船型に就き一定のものとする事
 (イ) 主汽罐(乾燃室型)
 (ロ) 主、補復水器、各加熱器、各冷却器の管の直徑及長
 (ハ) ビルヂ、バラスト、サニタリー、ゼネラル、サービスの各種ポンプ、蒸化器、蒸溜器の容量及「ヘツ
 ド」
 (ニ) 發電機の出力、電壓及數
- (二) 使用材料及各部寸法は日本標準規格に依ること

別記第一號

造船契約に於て保證せらるべき「デッドウエイト」の算定の基礎となるべき「ライトウエイト」(日本郵船會社實施のもの)

其の一 汽 船

- (一) 「ハル」の重量(衛生槽内及び日常用清水槽内の水にして常用水準迄のもの並各槽の給水管内の水を含む)但し左のものを含まず。
 - (イ) 甲板部及機關部倉庫品にして仕様書に明記なきもの
 - (ロ) 臥床用品、布類、料理人及給仕用器具等にして船主より供給するもの
 (無線電信機具は「ライトウエイト」に含まる)
 - (ハ) 乗組員及び其の携帶品
- (二) 機關重量(法規及び仕様書に明記ある豫備品を含む)
- (三) 機關用水(左記のもの)
 - (イ) 正副罐内の水にして常用水準迄のもの
 - (ロ) 養籩系内の水(正復水器、給水加熱器、給水濾器等内の水にして常用水準迄のものを含む)
 - (ハ) 主、補復水器及びタービン發電機用復水器、油冷却器、注氣器用復水器等に含まるる冷却水