

442
3

特249

394

百第四十七輯(六・十・三)

時代に乗り出した
木造船問題の輪廓

(以印刷代騰寫)

中山經濟研究所



始



目次

一、はしがき……………(一)

二、計畫造船と木造船……………(二)

 A、發注機關の確立……………(六)

 B、標準型の設定……………(七)

三、木船建造緊急方策……………(一〇)

四、木造船業の整備統合……………(四)

五、舶用機關の整備擴充……………(三)

六、結び……………(三)



一、はしがき

船舶の重要性が今日ほど問題となつたことはない。經濟の凡ゆる面が船舶問題を中心として廻轉してゐると言つても過言ではない。日鐵の釜石製鐵所が、北支炭の強粘結炭を集めて北海炭に切替へることになつたのも船舶關係からである。航空機資材たる輕金屬生産が南方マライのボーキサイト中心主義から國產原料活用主義へと轉換しつつあることも、所詮船腹の節約に他ならぬ。軍作戰については言はず、生産力擴充の凡らゆる面が海上輸送力に左右されることになるに及んで、船舶の建造促進は刻下の急務となるに至つた。

政府は昨年五月「計畫造船實施確保に關する件」を閣議に附議決定したが、本年一月は更に「木船建造緊急方策要綱」を閣議決定し、木船による船腹の擴充を企圖することゝなつた。木造船は我が國の傳統的技術であり、所要木材は我が國の到る所に生

産される。更に南方、支那、朝鮮等外地に於てもその資源に恵まれてゐる。この豊富な資源を活用して鋼船の不足を補強しやうといふのが木造船の視らひである。

明治の初め鋼造船の進出に伴ひ木造船は漸次後退して、最近の海上輸送は全く鋼造船中心であつた。従つて、その経営形態も所謂の機帆船として、船主兼船員の原始形態がとられ、海上保険はもとより金融上の施設も無かつた。海上トラックの名の下に海上のもうらう圓タク視されたのも故ないことではない。しかし、決戦下に於ては凡ての機能を動員して戦力化されなければならない。木船が海上輸送の重要な役割を擔當することは當然の責務といはねばならない。

以下、木造船問題の輪廓を説明する。

二、計畫造船と木造船

従來、船舶の建造は海運市場の船腹需給状況と其の前途の見透しによつて船主が任意に造船所を選定し、両者の採算を基礎とする折衝により造船契約が締結されてゐた。従つて其の船型、機關等も船主の任意の創案によるものであり、又造船業者もこれを基礎として各自の恣意に従つて建造してゐた。

然るに、戦時船舶の大量且つ急速なる建造を計るためには右のやうな自由經濟時代の建造又は發注形態の存続を許されないことは明らかである。船舶の建造は個々の船主の採算でなく、生産力擴充計畫、物資動員計畫等國家計畫に基いて造船計畫を樹立し、其の發注も國家意思の透徹し得たる機構を採用し、又、船型、機關等も一定の規格による大量且つ急速なる建造を計らねばならぬ。

以上のやうな要請に基いて政府は所謂の計畫造船に乗出し、昨年五月十二日「計畫造船實施確保に關する件」を閣議に附議決定した。その要綱は左の如くである

第一、方針

標準型船舶の計畫數量を一定期間内に確保することは戦争遂行上絶對的要件なるを以てこの目的を達成するため、産業設備營團をして政府の強力なる援助のもとに標準型船舶建造の注文並に造船、造機施設の擴充に當らしむるものとす

第二、要領

一、産業設備營團は本件に關し政府の樹立せる計畫に基き概ね次の事業を營むものとす

- (イ) 標準型船舶の建造の注文及びこれが處理
- (ロ) 造船、造機施設の新設擴充及びこれが處理
- 二、標準型船舶の建造又は讓渡に關する基準價格は政府においてこれを決定しその細目及び實行は關係應協議してこれを定む

三、標準型船舶建造のため産業設備營團が蒙る損失については政府に於いてこれを補償し、所要資金の調達に關しては政府は全面的に援助するものとす

四、産業設備營團が本件實施のため船舶又は造船、造機施設に關し登録を受くる場合、これに對する登録税を減免するものとす

五、産業設備營團は本件の實施に關しては別個の經理をなすものとす、産業設備營團は本件の實施に關しては遞信大臣の監督を受くるものとす、なほ産業設備營團の監督に關する細目は關係應協議してこれを定むるものとす、

以上の要綱に基く立法的措置として、

一、産業設備營團法中改正法律案

一、船舶建造融資補給及損失補償法中改正法律案

の二法案が、第八十議會に提出され、施行された。

A、發注機關の確立

發注の一元化は計畫造船の基本組織である。船舶建造が船主の任意發注でなく、又船型の規格化、造船所の選定、價格の公定等が政府の手に依て行はるとするならば、この政府の意思を代行して實行する特殊機構の確立が必要である。その機關として選ばれたのが産業設備營團である。産業設備營團は本來未働遊休設備の買収を目的として設立されたのであるが、同營團法第一條によれば、國家緊要産業の設備で、事業者において建設又は維持すること著しく困難なるものを施設するといふ目的をも有してゐる。即この趣旨を擴張すれば、船舶の建造、保存を政府に代つて行つてもまた支へないわけである。

船舶の建造、保有において事業者（船主）が施設するに困難なる理由は何か。それは船舶の國家管理に伴ひ一千トン以上の船舶、百十トン以上の機帆船は凡て政府の徵用を受け、これは船舶運管會の一元的運航が行はれてゐるその結果、右政府の徵用にかゝる船舶の備船料は政府の決定するところであるが、最近の資材の値上り、賃金の昂騰等により新造船價は公定備船料より算出される採算船價を遙かに上廻るといふ實情である。従つて右採算船價と建造價格との差額は政府が補償しなければ、船舶の建造促進は實現出來ない。さういふところにも産業設備營團の活用されるに至つた理由があるのであり、政府は別途計算に於て産業設備營團に補償金を交附し、産業設備營團はこれによつて採算船價を以て政府の指定する船主に對して竣工船舶を讓渡するこゝとなつた。

B、標準船型の設定

計畫造船の具体的方法の中で、典型的な特色は船型、主機關、艤裝品等の規格を統一したことで所謂の戦時標準型の設定である。標準型船の着想は戦後はじめて起つた

ものでなく、既に昭和四年船舶改善協會によつて船型六種が決定された。しかし今日から見ればなほ平時的色彩が強く、又その建造についても強制的でなかつた。又船型についても大東亞戦争後の大陸との連絡、南方建設資材の輸送に重点を置く新しい用途を加味しなければならぬ。

しかし、戦時標準型船の戦時性を最も強く特色づけるのは、使用資材が建艦用資材に準據してゐることである。今日艦艇と商船とは不可分の關係にあり、造船計畫は建艦計畫と一元的に樹立されねばならぬ。從來逡信省所管の造船監督權中、五十米以上の鋼船については海軍省に移管されたが、それは艦艇用資材と造船用資材との相互融通を計らんとする趣旨である。

政府が設定した第一次戦時標準船型は、

一、鋼造貨物船六種（A B C D E F）

一、油槽船三種（大、中、小）

一、鑛石運搬船一種

一、木造船五種

一、木造艇船四種

である。これは其の後更に検討せられ、鋼造貨物船、木造船共に三種に整理せられ、計畫造船の重点化が一段と強化された。標準船型の設定と同時にこれを建造すべき造船所も専門化され、割當船型以外の船舶は建造を制限せられた。

かくて、戦時下の船舶建造は政府の指定する船舶を産業設備營團が船主に代つて發注し、これを建造すべき造船所は造船統制會の計畫と指導とにより建造が行はれ、竣工した船舶は政府の指定する船主に對して政府指定の價格を以て讓渡するといふ体制がとられたのである。

三、木船建造緊急方策

計畫造船による船腹擴充策は着々と進められたが、その中鋼船は資材の關係、工程の複雑等の事情で必ずしもこれだけに依存することを許さない。殊に現在の所要船腹の大部分は國內生産力の維持、増強と國民生活の確保に伴ふ沿岸又は近海輸送が中心であり、その点、従前の如き第三國との間の輸送を主としたのと異なる。従つて、鋼船でなくとも木船（機帆船）でも間に合ふ航路が非常に多く、現在鋼船を使用してゐる沿岸航路を木船に置替へ、その鋼船を南方、大陸等の航路に配船替へすれば、船腹の合理化が行はれ得るわけである。

政府は以上のやうな趣旨から、計畫造船の中でも特に木船の擴充に乗出すこととなり、本年一月二十日の閣議に附議、決定したのが、木船建造緊急方策である。その要

綱は左の如くである。

- 一、建造目標 昭和十八年度に於る木造船建造目標（外地、滿洲、支那及び南方諸地域を除く）は昭和十七年度に比し劃期的増大を期す
- 二、船型 （イ）木造貨物船の船型は極力これを整理すると共に大型木船の建造を可能ならしむる如く措置す、（ロ）戦時標準船型を更に簡易化するため各般の措置を講ず
- 三、機造船及造機施設の擴充
 - （イ）、既設の造船及び造機施設を統合整備すると共に資材、勞務などの立場條件を考慮し、所要數の造船及び造機工場を新設し、所要生産量を確保す
 - （ロ）、造船及び造機施設の擴充に當りては關係各廳協力の下に現在施設の轉換利用等の措置を講ず

(ハ)、造船、造機施設の整備並に新設は必要に應じ産業設備管團をしてこれに當らしむると共に右施設は管團よりこれを政府の指定する者に譲渡し、貸付又は出資せしむる如く措置す

四、造船及び造機施設の管理、主要既設工場（造船統制會に屬するもの）にして軍の管理に屬せしむるもの及び新設工場は逓信省に於いてこれを管理す

五、資材の確保、木船建造用並びに施設擴充用の資材、動力、機械器具類等の割當は物資動員計畫並に電力動員計畫において極力これを確保すると共にこれが優先入手につき關係各廳協力の下に各般の措置を渡す

六、勞務の確保、右計畫遂行に必要な勞務者は造船及造機施設の擴充に伴ひ遂次これが充足を行ふものとす

七、大東亞地域における木造船工場の活用、大東亞地域における木材資源豊富な

る地の造船工場に機關、艤裝品などを供給し且つ技術上の援助を供與し、計畫造船の一環としてこれを全面的に活用するため關係各廳協議の上、速に具体策を決定し即時實行に着手す

八、木船建造促進委員會の設置、木船建造促進に關する重要事項を審議するため、逓信省に木船建造促進委員會を設く

先づ建造目標は、十萬トンと決定したがこれは例年の數倍に達する建造量である。從來木船は弱小回漕業者の機帆船と漁船に限られてゐた。従つて其の建造高は大したものでなかつたが、今回は鋼船の補助船として大量建造を圖ることとなつたものである。船型としては最初七十五トン、一〇〇トン、一五〇トン、二〇〇トン、二五〇トンの五船型が戦時標準型と決定した。しかし其の後の實施狀況に鑑みて更に再検討し、た結果これを三種に整理し、一〇〇トン、一五〇トン、二五〇トンとなつた。その他

に、木鐵鋼造船の建造が進められてゐる。これは五百トン程度を目標とし、將來は七八百トン程度の巨大木船の建造を企圖してゐる。

戦時下重要物資輸送を擔當すべき木船の大量且つ急速なる建造を計るには、從來の弱小木造船業とその原始的な施設を以てしては不可能である。長さ五十米未満の小造船業者は全国的に散存し、昭和十五年八月末現在で、一、二四五の多數に上つてゐる。これ等は平均一單位當りの造船工員僅かに十人未満の弱体工業で、その規模、設備は云までもなく、資材、資金、勞務等に於ても地方工業的なもので、指物師に毛の生えた程度である。

四、木造船業の整備、統合

政府は計畫造船の遂行に伴つてこれ等小造船業者の整備、統合の喫緊なることを認

め、十七年三月海務院長官通牒を發してこれを実施した、その要領は左の如くである。

一、企業合同

(イ) 五十米未満の小造船業者は長さ十五米以上の船舶の製造若しくは修繕を爲し得る設備能力を有する者又は然らざるも相當の造船能力を有し資力確實なる者を單位として、地方の實情を考慮して企業合同を行はしむる

(ロ) 爲し得れば、油槽、水槽、船釘等造船業と緊密なる關聯を有する下請工場等の合併を行ひ、一貫生産の途を講ずる

(ハ) 企業合同は商法上の會社又は有限會社を可とするも、已むを得ざれば匿名組合等をも考慮する

二、設備の整備

一企業体の設備は成るべく長さ十五米以上の船舶の製造又は修繕を爲し得る設備能

力を有するものとす

以上の要領により、海務局長及び地方長官の斡旋により全国的に企業整備が強行せられた結果本年四月現在で總計五五一と約半分に整備せられた。その府縣別譯は左表の如くである。

北海道	二二	青森	一一
岩手	四	宮城	二二
福島	五	秋田	二
茨城	二二	千葉	二二
東京	八	神奈川	六
静岡	一三	新潟	一六
愛知	一〇	三重	二〇

富山	五	石川	六
福井	七	滋賀	一三
京都	三	大阪	三四
和歌山	一三	兵庫	二八
岡山	八	廣島	五八
鳥取	四	島根	一五
徳島	一〇	香川	九
愛媛	二五	高知	二〇
山口	二八	福岡	二二
佐賀	六	大分	一一
長崎	一七	熊本	一四
高崎	八	鹿兒島	七

沖繩 三

總計 五五一

木船建造の促進のためには、既存業者の整備、統合のみでは不充分で、これに對しては資本力と經營力のある大企業の進出を求めねばならぬ。政府は先づ日本郵船、大阪商船、三井物産、山下汽船等大手筋運航業者の進出を勸奨したところこれ等業者は一齊にこれに應じた。更に、そのみならず、王子製紙、東北興業、松下電機等關聯業者も進出した、め木造船業界は未曾有の活況を呈した。政府は木材の供出、配給、輸送に利便を供すると共に機關の増産確保を計つたのである。又畏くも宮中におかれては卒先御料材拂下げの思命があり、又優秀造船所に對しては帆柱の御下賜等があり、従つて、全國津々浦々に造船用木材の供出運動が展開せられた。今、これ等大手節の木造船進出を表示すると左の如くである。

会社	資本金	經營者	工場場所
△三井木船建造	二千萬圓	三井物産	八戸、宮古、大船戸、五ヶ所 引本、堺、松江、下出
△報國造船	五百萬圓	大阪商船	七尾
△紀州造船	二百六十萬圓	日本郵船	田邊
△東九州造船	三百萬圓	全	臼杵、下ノ江、佐伯
△雲仙造船	二百萬圓	全	島原
△海瀉造船	三百萬圓	全	垂水
△中國造船	二百五十萬圓	郵船、巴組	木之江町
△德島工業	二百五十萬圓	郵船、園田組	德島市
△東日本造船	七百萬圓	王子、函館船渠 栗林汽船	函館、室蘭釧路
△松下造船	百萬圓	松下電機	秋田、堺
△山形造船	三百萬圓	東北興業	酒田市

- △宇和島造船 百萬圓 山下汽船 宇和島市
- △伊豫木鐵造船 百萬圓 石崎金久 波止濱
- △栃木商事外浦造船所 栃木商事 南郷
- △石原製鐵屋久島造船 石原産業 尾久島

なほ右の中、船舶運営會の運航實務者たる運航業者は木造船所の設立と同時に各運航會社を設立し、木船（機帆船）を運航することゝなつた。即ち郵船近海機船（一千万圓）、報國近海機船（一千万圓）山下近海機船（七百五十萬圓）川崎近海機船（六百萬圓）三井近海機船（一千万圓）日産近海機船（一千万圓）辰馬近海機船（七百五十萬圓）栗林近海機船（七百五十萬圓）北海機船（六百萬圓）大阪機船（一千万圓）神戸近海機船（一千万圓）がそれである。

これ等造船業者の企業整備と併行して、木造船業の統制機構も整備されねばならない。

從來之等小造船業者は商工省所管の木造船工業組合に所屬してゐたが、これを解散して昨年造船事業法による地區別木造船組合を統成、更に其の上部機構として日本木造船組合統合會を設立した。地區組合は府縣單位であるが、北海道だけは北海道南部（業者數一一）北海道西部（一二）北海道東部（一〇）の三組合に分つから、全國では四十一組合となつた。次で、本年七月八日大手筋の造出に伴ふ機構の改革を行ひ、會長に東京市助投河合良成氏が就任した。

五、船用機關の整理擴充

木造船は船体が出來上ると、これに主機（燒玉機關）、補機及び各種艤裝品が据付けられねばならぬ。しかし、主機の中、ディーゼル機關は特殊大型船に限られ、昭和十八年度分としては〇パーセントの僅少に過ぎず、大部分は所謂燒玉機關である。政

府は昭和十七年度七月決定の整備要綱によつて全國千二百に上る業者を約四百に統合整備し、これを東西兩部船用内燃機統制組合に結成せしめ統制した。即ち、船用内燃機の年産額（修繕額を含む）が凡そ二十萬圓以上、金屬工作機械台數約二十台以上、工員約三十人以上を基準とし、又修繕業を主とする者は修繕年額約十萬圓以上、金屬工作台數十台以上、工員十五人以上を基準として企業合同を行はしめたのである。

これによつて、造機部門の整備擴充は著しく進捗したが、木造船の促進に伴ひ兎角造機部門は遅れ、兩者の關係は跛行的に成りがちである。よつて、最近では海務院は商工省の援助を求め、産業機械統制委員會社の動員を行ふに至つた。即ち従來の東西兩部船用内燃機統制組合は合同して、商工組合法による單一組合となり、また産業機械統制委員會社もこれに参加し、船用内燃機の一元的統制機構を確立したのである。

次に、燒玉機關の製造には各種資材を必要とするが、これは今日容易でないので、

海務院はこれが指導、斡旋を行つた。即ち海務院は内燃機業の總代理としてクランク軸等の鍛造品をはじめとして統制品目中の特殊品たる燃料ポンプ、ノズル、ピストンリング、重油、バナー等を産業設備營團を通じて各専門業者に發注し、これを機械業者に配給したのである。殊に鑄物入手の圓滑化を計るため久保田鐵工、池貝鐵工等の大生産者並に川口鑄物業組合を動員する等資材の確保に積極的に乗出したことは注目するべきである。

又機關の据付業者としては日本船用發動機協會が十七年八月に設立され、現在約百名の専門技術者がゐるが、其の機構を強化すると共に横濱、函館、名古屋、神戸、門司の五支部に専門家を配屬して、其の圓滑化を期したのである。

六、結 び

以上は決戦下の輸送力増強を計るべき木船の計畫造船の概要である。勿論、この他に政府のつた木造船促進の施設としては金融並に保険等の對策がある。金融對策としては、産業設備營團の動員による設備擴充資金の確保、興銀の動員による運轉資金、殊に統合資金の融通等である。又從來木船は海上保険がなかつたが、今回新たに政府再保による木船保險組合を結成し、七十トン以上の船舶は強制加入とした如きもそれである。これによつて、木船建造の促進並に木船保有の機運を醸成する上に非常な貢獻をしてゐることは否めない。既に戦時標準型船は着々と進水又は竣工し、重要物資の輸送に就航してゐるものが勘くない。

しかし、木造船は現状を以て足りとするかといふと、決して満足すべき状態ではない。計畫造船による大量生産方式が一應とられたが、目下のところこれは標準型の採用程度にとどまり、生産行程は舊態依然たるものがある。これを自動車生産の如き流

れ作業化さなくては本當に計畫造船とは言へないだらう。日滿、さういふ高度の計畫化は容易ではないが、勘くとも更に一段と機械化を促進しなければならぬ。

木造船の統制機構は未だ確立されたばかりで、全体としての聯絡がとれてゐない点も是正されねばならぬ。木造船は船体だけでなく、造機、金物、船用品各工場が渾然一体化されねば能率が上らないからである、其の他、用材殊に曲材の確保、木船工の育成等解決すべきものが多々あるが、從來未發達の儘に放置されてゐた木造船工業が大東亞戦争を契機として急激なる發達をしてゐることは間違ひない。この下半期から來春にかけて木造船が全く軌道に乗り、やがて船腹の擴充が充分計られることを期待する。(了)

研究所構成

一、研究報告書の輯録

一、研究座談會の開催

顧問

増田次郎氏
藤山愛一郎氏
築田欽次郎氏

客員

小汀利得氏
高木富五郎氏
島田晋作氏
伊藤好道氏
木村禧八郎氏
中山英一郎

所長

442
3

昭和十八年十月八日印刷
昭和十八年十月十三日發行

(非賣品)

不許
複製

發行者 中山英一郎
東京都京橋區銀座西一ノ一金剛閣

印刷人 小宮山幸造
東京都牛込區早稻田鶴卷町三七一

印刷所 集美堂印刷所
東京都牛込區早稻田鶴卷町三七一
(東京三三)

終

