

等適當の方法を講せられたること。
 是より先き我國に於ては造船材料輸入の途絶へたる爲め、政府は八幡製鐵所の能力の一部を割き造船材料の製作に充て、又吳海軍工廠に於て汽罐用鋼板を製造せしめ、之れを各造船所に配給し居りしを以て、成るべく右標準船型調査委員會議決の趣旨に副ふことに勉めたり。

戦時急造のみを目的とする場合の標準船型表

船型 (重量噸數)	構造の種類	甲板の層數	寸重法要 (深幅長)	汽機の種類	推進器の推進數	速航力海	種類	數	汽壓	全内長徑	火數	内徑	火床の長	風加速通風裝置
A 八,〇〇〇噸型	覆甲板	三	八五・〇〇 八五・〇〇 三三・〇〇	二 聯成	一	一〇 - - - - -	箱型	三	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
B 八,〇〇〇噸型	重構	二	八五・〇〇 八五・〇〇 三三・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	三	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
C 六,〇〇〇噸型	重構	二	五五・〇〇 五五・〇〇 二七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
D 三,〇〇〇噸型	重構	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	無	

一、普通標準船型 將來の造船をも併せて考慮したる場合の標準船型表

船型 (重量噸數)	構造の種類	甲板の層數	寸重法要 (深幅長)	汽機の種類	推進器の推進數	速航力海	種類	數	汽壓	全内長徑	火數	内徑	火床の長	風加速通風裝置
A 二,〇〇〇噸型	覆甲板	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	二 又は一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	

二、特別標準船型

船型 (重量噸數)	構造の種類	甲板の層數	寸重法要 (深幅長)	汽機の種類	推進器の推進數	速航力海	種類	數	汽壓	全内長徑	火數	内徑	火床の長	風加速通風裝置
B 二,〇〇〇噸型	重構	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	二 又は一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
C 八,〇〇〇噸型	覆甲板	一	八五・〇〇 八五・〇〇 三三・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
D 八,〇〇〇噸型	重構	一	八五・〇〇 八五・〇〇 三三・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
E 六,〇〇〇噸型	覆甲板	一	五五・〇〇 五五・〇〇 二七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
F 五,〇〇〇噸型	重構	一	五五・〇〇 五五・〇〇 二七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
G 五,〇〇〇噸型	重構	一	五五・〇〇 五五・〇〇 二七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	有	
H 三,〇〇〇噸型	重構	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	無	
I 二,〇〇〇噸型	重構	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	無	
J 二,〇〇〇噸型	低船尾樓	一	二八・〇〇 二八・〇〇 一七・〇〇	一	一	一〇 - - - - -	箱型	二	對度 二〇〇	二四 二四 二四 二四 二四 二四	三	二四 二四 二四 二四 二四 二四	無	

三、戰時急造を目的とする場合に於ける標準型材表

番 號	種 類	寸	法	ウ	エ	ツ	ブ	邊
一	等邊山形材	六	五	〇・四二五	〇・四二五	〇・三五〇	〇・七二五	〇・七七五
二	"	三	三	〇・三五〇	〇・三五〇	〇・二七五	〇・七〇〇	〇・七〇〇
三	"	三	三	〇・二七五	〇・二七五	〇・二五〇	〇・五七五	〇・五七五
四	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
五	不等邊山形材	六	七	〇・三七五	〇・三七五	〇・三五〇	〇・七二五	〇・七二五
六	"	七	三	〇・三五〇	〇・三五〇	〇・二七五	〇・六二五	〇・六二五
七	球山形材	一〇	三	〇・四六〇	〇・四六〇	〇・四七五	〇・七二五	〇・五二五
八	"	九	三	〇・四四〇	〇・四四〇	〇・六七五	〇・六七五	〇・四七五
九	"	八	三	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・六五〇	〇・六五〇	〇・四五〇

四、將來の造船を併せ考慮したる場合の標準型材表

番 號	種 類	寸	法	ウ	エ	ツ	ブ	邊
一	等邊山形材	八	八	〇・五五〇	〇・五五〇	〇・四二五	〇・七七五	〇・七七五
二	"	七	三	〇・四二五	〇・四二五	〇・三五〇	〇・七〇〇	〇・七〇〇
三	"	五	三	〇・三五〇	〇・三五〇	〇・二七五	〇・五七五	〇・五七五
四	"	四	三	〇・二七五	〇・二七五	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
五	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
六	不等邊山形材	二	二	〇・一七五	〇・一七五	〇・一五〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇
七	"	二	二	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・三〇〇	〇・三〇〇
八	"	二	二	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・三〇〇	〇・三〇〇
九	"	二	二	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・三〇〇	〇・三〇〇
〇	"	六	三	〇・三五〇	〇・三五〇	〇・二七五	〇・六二五	〇・六二五
一	"	五	三	〇・二七五	〇・二七五	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
二	"	四	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
三	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
四	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
五	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
六	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
七	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
八	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
九	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五
一〇	"	三	三	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・五二五	〇・五二五

八、標準船管及び標準冷汽細管寸法表

種 類	外 徑	厚
船 管	三寸	L・S・G 八番
	三寸	同 九番
	三寸	同 八番
	三寸	同 九番
冷 汽 器 細 管	三寸	同 九番
	三寸	同 八番
	三寸	同 九番
	三寸	同 八番及び一八番

第五項 船・鐵 交換

本邦造船事業は歐洲戰亂の影響を受けて急激の發達を遂げたるも造船材料は未だ之を自給し得るに至らず。戰前に於ては英・白・獨等より之れが供給を受けたりしも、開戦以來白・獨よりの輸入杜絶し又英國は大正五年四月に至り輸出を禁止したるを以て、我當業者は米國より之を輸入するの途を開き、爾來同國より材料の輸入は急激に増加しつゝありしが、大正六年七月米國も亦鋼材の輸出禁止を實行し、茲に本邦造船工業は甚しき困難に遭遇するに至れり。

米國が鋼材輸出禁止を發表するに先立ち、我政府は戰局の進展上其の禁止の已むを得ざるべきを察知し豫め前後策に苦心せる際、英國より船舶の援助を求め來りたるを以て、茲に英國に對し所謂船・鐵交換の内交渉を開始したり。然るに英國は趣旨に於て賛同したるも造船材料に餘力なき爲め、該交渉を日・米政府間に移さん事を提議せり。故に若し米國より鋼材を得るの途杜絶せば、本邦造船事業の危機なるのみならず、船腹の補充をなすに途なきを以て我國民生活に累を及ぼすべき重大問題なりとす。依つて造船材料の輸入を得ば聯合國援助の趣旨に従ひ能ふだけ多數の船舶を供與するを條件とし極力米國政府に交渉する處ありしも、同政府の提出せる條件には實行不可能の慮ありしを以て、大正六年十一月我提議を撤回するの已むを得ざるに至れり。

右兩國政府間の交渉不成立となるや、本邦主要造船業者中三井・三菱・鈴木・淺野・久原等は直接米國政府に對し造船材料輸出許可を條件とし船舶建造方につき商談を開始せり。當初は造船業者間に聯絡なく個々に商談を進行せしめたるが、後に至り其の不利を自覺し終に會合熟議の上共同して米國政府の商談に應ずる事とし、且つ同伴提議に付きては我政府を煩はす事圓滿解決を期する捷徑なりとし、大正七年二月

我政府に對し米國政府へ交渉方を依頼せり。

之に對し米國政府は商談を東京に移す事の便宜なるを認め、本邦駐在大使に其の交渉方を委任し對案を示し來れるが、元來本邦當業者提案の骨子は米國より造船材料を輸入し之を以て新に建造したる船舶を供給する趣旨なるに、米國政府の意圖は米國太平洋岸に於て四月末迄に重量噸二十萬噸以上の新船の引渡を要求するものなり。換言すれば本邦現存優良船舶の大多數の引渡を求むる事にして、實に本邦海運政策上大に考慮すべき問題たるに止まらず、當業者は主として造船業者なるを以て米國政府の要求に應ずるには既成船舶を高價を以て買收せざるべからざる困難ありたり。依つて更に對策を立て數次折衝を重ねたる結果、四月末に及び第一回船・鐵交換契約の成立を見るに至れり。

該契約は米國が船舶を求むるに急なるを以て當時竣工せるもの又は建造中の船舶を供與し、我當業者は材料を要する事急なれば既約材料を引取る事を骨子とす。交換割合は主要材料一噸に對し船舶重量噸一噸とし、米國沿岸に於ける船舶の引渡時期は各々異なるも大正七年五月乃至九月の期間とし、引渡價格も引渡時期により重量噸數一噸當二百六十五弗乃至二百二十五弗とせり。提供船舶建造者及び其の重量噸數は次の如し、

帝國汽船株式會社播磨造船所	二隻	一五、五〇〇噸
浦賀船渠株式會社	三隻	一五、一七一噸
株式會社川崎造船所	四隻	三六、〇〇〇噸
株式會社大阪鐵工所	三隻	二四、一五六噸
計	一二隻	一〇〇、八二七噸

其の後米國政府は更に本邦駐在大使に訓令して第二回船・鐵交換の提議を爲さしめ、本邦當業者又之に對し協議を重ねたる上、當時建造中の船舶三隻は重量噸數一噸に對し主要材料一噸の割合を以て既約材料と交換し、別に三十隻は重量噸數二噸に對し主要材料一噸の割合を以て米國より新規材料の供給を受け、之により船舶を建造し引渡をなすの契約を締結せり。時に大正七年五月中旬なりき。

右既約材料に關する契約の船舶提供者は川崎造船所提供船舶三隻・合計重量噸數二萬七千噸、米國沿岸に於ける引渡時期は大正七年十一月乃至十二月、引渡價格は重量噸數一噸當り二百二十五弗なり。又新規材料に關する契約の船舶提供者は次の如くにして、米國沿岸に於ける引渡時期は材料引取後六箇月乃至十一箇月、船舶引渡價格は重量噸數一噸當り百七十五弗、材料價格は米國太平洋岸又は大西洋の一港に於て鐵道貨車薄鋼板一英噸に付き七十二弗八十仙・型材同六十七弗二十仙・棒材同六十四弗九十六仙なり。

提供船舶建造者及び其の重量噸数は次の如し、

株式會社東京石川島造船所	二隻	一〇、〇〇〇噸
株式會社大阪鐵工所	四	四二、〇〇〇
三菱造船株式會社	二	一六、八〇〇
株式會社内田造船所	二	一七、〇〇〇
横濱船渠株式會社	三	一八、九〇〇
株式會社淺野造船所	二	二五、〇〇〇
浦賀船渠株式會社	三	一九、九五〇
藤永田造船所	一	六、三〇〇
株式會社播磨造船所	二	一五、五〇〇
株式會社川崎造船所	五	四五、〇〇〇
新田汽船株式會社	一	五、五〇〇
三井物産株式會社	二	一八、二〇〇
株式會社旭造船所	一	五、五〇〇
合 計	三〇	二四五、八五〇

備考 旭造船所の分は都合により浦賀船渠株式會社に於て建造せり。

右の如く第一回及び第二回船・鐵交換契約成立し、之によりて提供すべき船舶は合計四十五隻・重量噸數三十七萬三千八百噸、當業者の取得したる主要材料は合計約二十五萬八百噸なり。尙ほ補助材料として第二回交換新規材料の分に關し鉄鐵約二萬三千八百噸・鋪百八十六挺・鋪鎖一萬六百五十尋・火爐四百二十三箇其の他時辰儀・六分儀・諸管類等の製造優先證書及び輸出特許書を得たり。右交換材料により、或は之を補充して完成したる船舶は重量噸數約九十萬噸に上り、提供船舶を差引き約五十萬噸の船舶は本邦に殘留し我船腹の補充に貢獻せり。

然るに第一回及び第二回船・鐵交換契約は船舶重量噸數五千噸以上を條件としたると、船舶引渡期限を相當切詰められたるに依り、之に關係したる造船所は比較的大造船所に限られたり。従つて小造船所は依然材料缺乏の苦痛ありし爲め、又大造船所も製造餘力あるものは更に交換契約の締結を希望する向ありし爲め、第三回船・鐵交換の計畫を立てたり。然れども對手國に於ては此の種中・小型船舶を引取る事を背ぜ

ざりしと、一般狀勢の推移とにより、遂に實現を見るに至らずして終れり。

抑々本邦造船所に於て外國の爲め斯くの如く多數の船舶を建造したるは古來未曾有にして、海外に於ける本邦造船業の聲價を定むるものなれば、其の建造には特に慎重の注意を拂ひ、然かも契約引渡期日を遅延せざる様各造船所共異常の努力を傾注し、當局も亦之を援助・指導したるが、何れも無事契約の履行を完了せり。

第六節 臺灣に於ける船政

第一項 管 船 官 制

領臺前臺・清間の航運に従事したる船舶は多く清國に於て建造せられ、従つて造船並に航海の監督も亦清國の官廳に於て之を司どり、本島の官廳は原則として之に與らざりしも、千八百五十八年（安政五年）英・清間の天津條約に基づき安平・淡水・基隆及び高雄の諸港を開くに當り、總稅務司管轄の下に海關に於て關稅事務と併せて管船事務をも司ることとなりたり。後千八百七十一年（明治四年）には更に基隆海防同知を設置し、石炭採掘事務の傍ら管船事務の一部を分掌せしめたるが、當時海軍行政統一の輿論昂まりたるを以て、千八百八十三年（明治十六年光緒九年）以後は海軍事務全般に互り海關に於て之を專掌することとなり。

斯くて明治二十八年（千八百九十五年）四月臺灣が我領有に歸するや同年六月臺灣事務局官制を定め、本島に於ける船舶行政事務局通信部之を管掌したるが、翌三十年十月同官制は廢止せられ同時に臺灣總督府官制々定せられ、從來の通信部所管事務は民政局通信課に屬するに至れり。次いで三十一年臺灣船籍規則の發布に伴ひ地方官廳をして事務の一部を執らしむることとなり。

明治三十四年四月に至り臺灣海軍局官制を定め海軍局に於て海軍事務を取扱はしむること、せるも、翌三十五年十一月臺灣總督府官制を改正し新に海軍官を置いて海軍局の事務を通信局に移し、前記海軍局官制を廢止したり。大正八年六月及び八月の官制改正の結果從來の通信局は通信局と、又臺灣總督府民政部は單に臺灣總督府と何れも改稱せられ、次いで大正十三年十二月臺灣總督府交通局官制々定せられ海軍行政事務は交通局通信局に於て管掌することとなり。又昭和二年九月には前記官制に基づき新に基隆及び高雄に海軍出張所を設置し、船舶及び海員の監督に關する事務を掌らしむることとなり。斯くて現在臺灣に於て海軍行政事務を取扱ふものは交通局並に前記兩海軍出張所及び

第二項 船舶に関する法規

臺灣に於ける船舶關係の法規は便宜之を帝國領臺以前のもの、領臺以後のものに分ちて述べし。

一、帝國領臺以前の法令

帝國領臺以前の法令と稱するも茲には清國の領臺中の法令のみにつき記述するに止む。清國の領有以來臺灣に行はれたる法令は之を分ちて

(一) 清國一般に行はれたる法令

(二) 臺灣が福建省の管轄に屬したる間に於て同省内一般に行はれたる法令

(三) 特に臺灣に行はれたる法令

の三種と爲すことを得。従つて帝國の領有以前の臺灣に於ける船舶に関する規定を叙せんとせば清國治下に於ける前記三種の法令中船舶に關する規定を擧げざるべからざるも、清國の法令は律あり、令あり、省令あり、告示あり、而かも其の數甚多くして錯雜し一々茲に列擧すること能はず。律・令等の大體の規定を案するに、商・漁船並に積載小船を建造せんとする者は造船者手前にて澳甲・戶・族・里長・隣佑の保結狀を添へて當該州・縣に願出で、造船の許可を受けることを要し、又竣工したるときは官に報じて驗明・烙號・刊名の上更に船照又は船牌の下附を受けることを要するものとす。其の他出・入港、兵器貸與、塔載制限品及び禁制品、納稅貸借、賣買、難破等に關する規定ありたり。然れども前にも述べたる如く臺灣の官廳は原則として造船・航運等の監督に與からず、偶々駁仔船の大なるものが對岸諸港に航行する場合に於て初めて官廳の検査を経て船照を發給されたるに過ぎざりき。又特に臺灣を目的とせる規定は主として偷渡・渡臺・内渡・對渡・出洋・航行・制限品等渡航に關するものなりき。以上は支那形船舶に關する規定なるが、西洋形船舶に關しては汽船・帆船を問はず何等の規定なく且つ製造を許さざりしを以て唯外人所有の船舶あるのみなりき。同治初年に至り總稅務司の職權により始めて内國人に西洋形船舶の所有を許し、一面には沿岸貿易を全く外國船舶に占有せらるゝを防ぎ、一面には後日海軍設置の準備となすことゝしたり。依つて此の主旨により同治六年華商置用火輪夾板等船章程を發布したるが、之を清國の西洋形船舶に關する法令の嚆矢とし、其の内容は開港場出・入、船舶検査及び航海日誌・船牌統計・船員雇等に關する規定を包含せり。而して洋船規則發布後港内を往來する小汽船出現し之が取締を必要とするに至りたるを以て、光緒十一年之に關する規則を發布し同二十二年及び二十四年其の改正ありたる後領臺に至る。

二、領臺以後の法令

領臺以後臺灣に施行せられたる法令にして船舶に關するものにつき其の主なるものを述べれば左の如し、

明治二十九年九月初め府令を以て支那形船舶取締規則を定め取りあえず或克船のみの取締を爲したるも、翌三十一年五月に至り律令を以て臺灣船舶規則を發布し同時に前記支那形船舶取締規則は廢止せられたり。同年六月には府令を以て臺灣船舶規則施行細則及び臺灣船舶積量測定規則を制定し又同年十月内地の船舶に屬する西洋形船舶届出の件及び十二月船舶國旗掲揚方を何れも府令を以て定めたり。次いで明治三十二年六月律令を以て汽船検査規則を、又府令を以て其の施行細則を發布し、臺灣在籍汽船は勿論内地に船籍を有する汽船にして臺灣沿岸若くは河・港内を航行し又は臺灣を起點と爲し外國に航行するもの、日本臣民に於て借入れ臺灣各港の間又は臺灣と外國との間に使用する外國汽船並に臺灣の沿岸若くは河・港内のみを航行する外國汽船に對して検査を執行し、以て航海の安全を計ることゝせり。又海上衝突豫防法は明治三十三年二月之を臺灣に施行することゝなりたり。同年十月には先に發布せる臺灣船舶規則中に改正を加へ、法人が日本船舶を所有するの制限を規定し、特殊の場合を除くの外外國船舶の臺灣の不開港場に寄港し又は臺灣各港の間に物品又は旅客の運送を爲すことを禁じ、船籍證書を船舶國籍證書に改め、一定の場合に於ては法定代理人・法人の代表者若くは清算人にも罰則を適用することゝせり。而して右船籍規則及び汽船検査規則は明治三十四年に小改正あり、又是等の施行細則に就いても其の後二・三の改正ありたり。船舶積量測定に關しては前の積量測定規則を廢し大正三年九月律令船舶積量測定に關する件・府令臺灣船舶積量測定規則及び訓令臺灣船舶積量測定心得を定め、夫々原則として内地の船舶積量測定心得に準據することゝせり。最近發動機船又は帆船を以て物品又は旅客の運送を業とするもの激増したるが、前述の汽船検査規則は單に汽船の検査を爲すに止まり、是等の船舶に對しては検査を施行すること能はざりしを以て、人命・財産を保護するの必要上等の船舶の検査に一般的取締を目的とし、大正十五年四月府令を以て船舶運送營業取締規則を發布したり。昭和二年二月には逡信省令船舶建造及び修繕用物品承認規則を臺灣に準用することゝし、以て近時熾となりたる發動機船等の建造又は修繕を保護するの途を開けり。斯くして新に發布せらるゝ法規は成るべく内地の法規に準據して制定するを主旨とし漸を追ひて船舶關係の各種法規の發布を見たるが、尙は船舶無線電信施設及び船舶滿載吃水線法も近く之が施行を見るに至るべき形勢にあり。

以上の外船舶職員・航路標識・船舶航行・港灣取締・水難救護等船舶に關係ある諸種の法規あるも是等は茲に省略することゝしたり。

第七節 朝鮮に於ける船政

朝鮮は明治四十三年我國に併合せられたるものなるが、茲には其の以前に溯り同地の船政沿革概略を述ぶる事とす。

第一項 管 船 官 制

隆熙四年(明治四十三年)以前に於ては韓國に於ける船船事務は總稅務司主管の下に稅關に於て之を管掌せしが、同年韓國政府及び我統監府の船船法規制定せらるゝや、韓國政府に屬する船船行政事務は度支部關稅局之を管掌し稅關をして管海官廳の事務を行はしめ、又統監府に屬する船船行政は統監府之を司り理事廳をして事務を取行はしめたり。其の後間もなく日・韓併合せられ、朝鮮に於ける船船行政事務は總て總監府度支部關稅局にて之を掌り、管海官廳事務は稅關をして之を行はしむることに改められたり。

明治四十五年四月官制改正の結果海軍行政事務全般を同府遞信局の所管に移し、管海官廳の事務は同局海軍出張所をして管掌せしむる事に改む、之れ現時朝鮮に於ける管船官制なり。

第二項 船舶に関する法規

韓國に於ける船舶に関する法規としては開國四百九十五年八月(明治十九年九月)當時總稅務司ノリルの名により韓國人置用火輪夾板等項船隻章程を公布し、外國形船舶の登録を規定したるを以て嚆矢とす。次いで光武三年七月(明治三十二年八月)勅令を以て韓國内船稅規則を發布し船籍及び船稅に關する事務を規定したるを以て第一期とす。然れども是等法規は極めて不備にして缺點多く、未だ以て海事制度の確立を見るに至らざりしが、越えて隆熙三年十月(明治四十二年)海上衝突豫防法を公布し、次いで翌年三月船船法・船牌規則・船船積量測定法・船船信號に關する件・船船検査法等の諸法令制定せられたり。之と同時に統監府に於ては韓國に主なる事務所を有する日本人の所有に屬する船舶の船籍を登録し、且つ内地船籍の日本船舶にして韓國の沿岸のみを航行し及び韓國を起點として外國に航行するもの、検査を行ふ爲め、府令を以て船船規則及び船船検査規則を發布し前記韓國諸法規と同時に明治四十三年四月一日より之を實施し、茲に始めて韓國に於ける船船法規の統一成りたり、之を以て第二期とす。斯くて一應海事制度の確立を見るに至りたるも同年八月日・韓併合せられ、從來の日・韓兩國の法規を更に統一するの必要生じたと、一面朝鮮に置籍する船舶及び内地籍にして朝鮮に出・入する船舶の數増加し朝鮮に於ける海事法規も内地諸法規と全然其の軌を一にせしめ尙ほ其の不備を補足するの必要生じたとに依り、大正三年四月以降順次關係諸法規を新に制定・發布し同年六月一日より實施せられたり、之れ現行の法規にして第三期と稱すべきものなりとす。

朝鮮に於ける海事法規は大體内地に準據し同種法規の制定を原則とせるを以て、大正三年以後内地にて發布せられたる法規は朝鮮に於ても同様に制定せられたるが、船舶滿載吃水線法規及び錨・錨・索試驗規程に相當する法規は發布せらるゝに至らず。

朝鮮に於ける船舶法規の規定中内地に於けるものと特に相違する主なる事項を擧ぐれば左の如し、

- (一) 内地船籍の日本船舶に對し沿岸航行を許可す。
- (二) 支那戎克に對し鴨綠江に於ける不開港寄航を許可す。
- (三) 沿岸貿易又は漁業に従事する支那形日本船舶に對しては貿易の爲め朝鮮外に航行するものを除き次の條件を具備せしむ。
 - (イ) 總乗組員の半數以上及び船長は内國人なる事。
 - (ロ) 船體の外部周圍上縁に白色ペイントを以て幅五寸の白線一條を畫する事。
 - (ハ) 船首兩舷及び船尾兩舷に於て白線より下方一尺間の部分を黒色ペイントを以て塗り、其の部分に船名・船籍港・所有者の氏名等夫々成規に従ひ標示する事。
 - (ニ) 櫓は其の頂上より下方六尺間の周圍を白色ペイントを以て塗る事。
- (四) 警備に專用する官廳所屬の第三級汽船に對し近海航路の一部、第四級汽船に對し沿海航路の一部の航行を許可す。

明治四十三年韓國に於ける船船法規統一制定せられ、小形船も法規により取締を受くる事となりたるが、積量測定に關する法規は細密にして地方官廳吏員に理解せられ難く自然是等船舶の課稅上に不都合を生ずる處あるべきを以て、同年度支部内訓「石數を以て積量を表示する小形帆船積量簡易測定内規」を定め小形帆船取締上の實務に資する處ありたり。其の後大正三年公布せられたる朝鮮船舶積量測定令に於て船舶の積量測定は同年改正せられたる内地積量測定法規に準據して之を執行する事となりたるを以て、前記内訓を改正するの必要を生じ、大正三年十二月總監府内訓を以て「小形帆船積量測定内規」を定め、之により新法規に定むる小形帆船の積量測定を行はしむる事となりたり。

- 小形汽船の積量測定は必ず管海官廳に於て之を行ふ事とし簡易測定を適用せざる方針なりとす。
- 小形帆船積量測定内規の要領は次の如し、
 - (一) 本内規は總噸數二十噸未満又は積石數二百石未満の帆船に限り適用す。
 - (二) 支那形帆船の船口は之を船籍の一部と看做し容積全部を總噸數に算入する外總噸數に算入すべき場所及び純噸數を算定する爲め總噸數より控除すべき場所の噸數の取扱方は總て測定法規に準據す。

- (三) 甲板下噸數及び日本形船の積石數は此の内規に依り測りたる長・幅・深及び定められたる係數を含む公式に依り之を算定す。
- (四) 前號以外の場所の積量の測度方法は測度法規に準據す。

第八節 船舶關係國際會議

第一項 國際海上人命安全會議

第一回國際海上人命安全會議は千九百十四年一月二十日調印せらる。所謂「千九百十四年國際海上人命安全條約」之なり。

是より先き千九百十二年四月十日英國白星線社の新造巨船にして當時の世界最大優秀船なる總噸數四萬六千三百餘噸・航海速力二十一節半の汽船タイタニックが千三百餘人の旅客を塔載しサウザンプトンを發して處女航海の途に上り紐育へ向ふ途中、四月十四日午後十一時四十分北大西洋ニューハウンドランド沖合に於て俄然氷山に衝突して僅々二時間四十分にして沈没し、旅客・船員總計二千二百一人中千四百九十人を失ひたるの椿事を惹起したり。右事件は當時世界の船舶界に非常なる衝動を與へたるが、米國に於ては右事件發生後直に上院に特別委員會を設けたり。英國に於ては右タイタニック事件審査會を設置し、更に水密隔壁調査會・救命設備調査會等を設置して右海難の原因を探究し、同時に船舶の安全施設につき研究調査したり。又獨逸に於ても獨逸皇帝發言の下に、救命設備會議を開催したり。斯く各國に於ける海上安全に關する調査研究の氣運著しく醸成せられたる際、獨逸皇帝は海上に於ける人命の安全を確保する爲には國際的協定を爲すの必要あることを力説し、其の主唱の下に英國政府の招請に依り千九百十三年十一月十二日より千九百十四年一月二十日に至る七十日間英京倫敦に於て國際海上人命安全會議を開催することとなりたるものなり。

右會議に参加したる國は獨逸・墺地利洪牙利・白耳義・丁抹・西班牙・亞米利加合衆國・佛蘭西・英吉利(濠洲・加奈陀及びニュージーランドを含む)伊太利・諾威・和蘭・露西亞・瑞典の十三箇國なりき。

會議開催に當り本邦政府も亦招請を受けたるが、右會議開催の動機は前述の通りタイタニック遭難事件に端を發したる關係上主として北大西洋問題を取扱ふものと思惟せられたるを以て、當時に於ける本邦海運の現状と併せ考慮し本邦政府は遂に之に正式に参加することとせず、單に當時滯英中の通信省關係官吏をして出席傍聴せしむるに止めたり。

右會議に依り締結せられたる條約は千九百十四年國際海上人命安全條約と稱し、條約本文八章七十四箇條・附屬規則五十二箇條及び最終議

定書より成り、其の内容は航海の安全・船體の構造殊に水密區劃・無線電信・救命設備・防火設備及び安全證書に關するものにして、何れも當時に於ける技術の萃を盡し而かも經濟を考慮して適切妥當と認められたる程度に規定し、海上に於ける人命の安全を期したり。右條約は其の後西班牙・英吉利・諾威・和蘭及び瑞典の五箇國に於て批准せられたるも、幾何ならずして歐洲大戰勃發したるを以て其の儘となり遂に國際的實施を見るに至らざりしが、英・米其の他の主要海運國に於ては右條約の内容を或程度迄國內法規に取入れ實際的改善の歩を進め來れり。尙ほ右條約規定中北大西洋に於ける流氷監視に就いては獨逸・墺洪國及び露西亞を除き其の他の締約各國間の協定に依り大戰中より既に實行し、平和克復後は更に獨逸之に参加して實行を續け來れり。

第三編 造船教育及び研究機關

第一章 高等教育

第一節 海軍に於ける技術官養成

第一項 海軍學生

技術武官の養成に關しては從來海軍に於て特に其の機關を設けず。部外の學校にて教育したるもの、中より之を採用し、其の足らざる所は海軍武官を以て補ひ以て今日に及べり。其の沿革を略説するに、明治二十六年十二月海軍高等武官任用條例を定め、帝國大學工科大学卒業若しくは其の他相當の學術を修めたる者より陸衛の上海軍少技士（少尉相當官）に任することゝせり。明治三十年技術武官を造船（船體及び機關）及び造兵（兵器）の二科に分ち、専門に應じて夫々造船若しくは造兵少技士に任用することゝなれり。

明治三十二年四月に至り帝國大學卒業者は之を造船若しくは造兵中技士（中尉相當官）に任用することに改正せらる。更に大正四年十二月造船・造兵二科の外に造機科を新設せらるゝに及び、帝國大學卒業者中機關を専門とするものは之を造機中技士に任用し、造船中技士には船體を専門とする者のみを任用することゝなれり（尙ほ同時に現役造船官中機關を専門とする者を相當官階の造船官に轉任せり）大正九年造船中技士等の名稱を造船中尉等に改めらる。

是より先き明治三十年十月海軍學生に關する條例を定め、海軍に造船官・造兵官となるべき學生を置き、帝國大學工科大学々生中の志願者より陸衛の上採用し、各其の大學に於て専門の學科を修めしめ、卒業後技術武官に任用することゝし、尙ほ必要の場合には同大學の卒業者中よりも任用し得ることゝせり。次いで大正四年造船官の新設に伴ひ海軍造船學生の制を設け、尙ほ大學令の制定に伴ひ大正九年範圍を帝國大學のみならず、大學令に依る大學全般に擴張し以て今日に及べり。海軍學生は採用の日より海軍兵籍に編入せられ、若干の手當を支給せらる、又自由に海軍工作廠に出入して實習見學を爲し得るものとす。

第二項 海軍大學校

海軍大學校は明治二十一年七月十四日公布海軍大學校條例により同年八月東京市京橋區築地四丁目一番地に創設せられ、舊海軍兵學校生徒館を以て之に充てられたるものにして、海軍將校を選抜して學生とし高等の教育を授くるを以て目的とす。

當初學生は之を甲・乙・丙號の三種に分ち、大尉を甲號學生とし砲術長・水雷長・航海長及び機關長並に砲術・水雷・航海及び機關の各科の教官の職に適する學術を修めしめ、佐官及び大尉を乙號學生とし各自選擇する學科を修めしめ、少尉を丙號學生とし高等の數學及び物理學を修得せしめたり。明治二十三年十月には甲・乙・丙の各號の學生に機關官をも加ふことに制定せられ、明治二十六年十一月には軍醫官をも加へ、樞要の職に就かしむべき將校科・機關科及び軍醫科の學生に必要な學術を授くるを目的とすることに變更せり。然るに明治三十年九月將校科の學生を甲種及び乙種學生に分ち、同三十二年には機關科の學生を長期及び短期學生に分ちたるも、同三十六年更に是等を甲種及び乙種學生に改め、樞要の職員若くは高級指揮官の素養をなすもの、及び成績の優良なるもの、及び甲種學生として多少高等教育に優秀教育を加味するに至れり。次いで明治三十九年四月更に之を甲種・乙種・専修・機關及び選科の五種に分ち、乙種及び機關學生の教程を卒業したるものを専修學生となし、後一箇年にして其の修學期間に變更を加へ、機關學生の一年半を除き他は全部之を一年以下に短縮せり。其の後幾多の變遷を経て大正七年八月従来の乙種及び機關専修學生を廢して甲種・航海・機關及び選科の四種に分ち、甲種及び機關は二年、航海は一年、選科は一年乃至二年となし、在來の機關術専修科學生は選科學生となれり。然るに大正十五年十一月航海學生教程を廢止し運用術練習艦に於て之を繼承することとなせり。

大學校は初め海軍大臣に隸屬せるも、明治三十三年五月海軍教育本部の新設に伴ひ一時教育本部長に隸せしめられ、大正十二年三月再び海軍大臣に直隸せしめらる。

明治二十九年四月十六日東郷海軍大學校長以來同校に庶務部・教育部・軍務部の三部を置き、専ら海軍將校及び同相當官の高等教育に萬遺憾なきを期せしめられたるも大正十二年三月高等の學術に關し之が研究を行はしむることを追加せられたり。

第二節 東京帝國大學

一、工學部船舶工學科

明治十九年以降帝國大學工科大學造船學科と稱せしが時運の進歩に伴ひ其の教授する學課は獨り造船學のみに限らず、これに附隨する緊要なる諸學課をも包含するに至りたるを以て、其の名稱は妥當ならずとし大正六年九月船舶工學科と改稱するに至れり。

船舶工學科は第三年を甲・乙に分ち、甲は理論を主とするもの、爲めに、乙は實地を主とする者のために、各必要なる課目を按配したり。然るに近時工學の進歩と共に益々基礎學問に重きを置くの必要なること明となりし結果、大正十二年四月より甲・乙の別を廢し、船舶工學科全體を通じ學科課程の種類配當に改正を加へたり。

卒業生は明治四十一年より昭和二年に至るまで三百七十にして、海軍技術官・諸官廳技師・民有造船所技術員・汽船會社監督員・教員等として社會に活動しつゝあり。

二、工學部機械工學科（船用機關學專修）

明治三十年機械工學科の附屬として船用機關學科を設置せられ船用機關に關する學科を専修せしむることとなりしが、同科の卒業生は明治四十一年より大正十四年之が廢止に至るまで百五十八名にして、明治四十一年より昭和二年迄の機械工學科卒生八百十七名と共に海軍及び民間の各造船所等に於て活動せるものとす。

第二節 京都帝國大學

工學部機械工學科

一般機械工學の授業と共に第三學年に至り、選擇科目の一として船用機關の講義を課す。明治三十九年以降昭和二年迄の卒業生は四百七十四名にして、船用機關に關する技術者となれるものも少からず。

第四節 東北帝國大學

工學部機械工學科

東北帝國大學の創設せられたるは明治四十年六月なれども、工學部の設置せられたるは大正八年五月なりとす。同年九月より機械工學科の授業を開始せり。船用機械は選擇科目として講義中にあり。大正十一年三月初めて十一名の卒業生を出せり。

第五節 九州帝國大學

一、工學部造船學科

明治四十三年十二月九州帝國大學設置せられ、翌四十四年九月其の工學部に於て土木・機械・電氣・應用化學・探鑛・冶金の諸學科の授業開始せられたるが、大正三年歐洲大戰勃發後造船工業の振興著しき時に當り、造船主要材料の供給地を有し且つ長崎・佐世保等の造船所を控ふる北九州に在る九州帝國大學に造船學科を設くるは適切且つ緊要なりと認め、之が設立を申請するの議起れり。大正七年の初頭衆議院議員藤金作は時の帝國議會に於て九州帝國大學に造船並に航空學科増設の件を建議せり。同年七月九州帝國大學は造船・航空・建築の三學科の新設を當局に申請したるに、造船學科の新設のみ容れられ大正九年十月設置せらる。同十年四月學生八名入學し、同十三年三月初めて七名の卒業生を出し、昭和二年迄に其の數三十一人に達せり。

二、工學部機械工學科

機械工學科は大正三年初めて卒業生を出し、昭和二年迄に其の數二百五人に達せり。而して船舶機關の技術者たらんとするもの、爲めに専修學科として船用機關工學の講義を設く。

第六節 早稻田大學

理工學部機械工學科

明治四十一年二月早稻田大學第二期の擴張事業として理工科新設せられ、同年四月より機械科豫科の授業を開始せり。翌四十二年二月機械工學科と改稱せらる。明治四十五年第一回の得業生を出せしより大正十二年迄に三百八十四名に達せり。

大正九年四月専門學校令に依る理工科をやめ、大學令に依る理工學部とす。其の修業年限は三箇年にして第二學年の課程に船用機關の講義を課す。理工學部は大正十二年第一回の卒業生百二十名を出せり。

第七節 東京高等工業學校

機械科

創立古く多數の卒業生を出し我國機械工業界に貢献せる處多きも船用機關に關する技術者となれるものは比較的僅少なりとす。

第八節 大阪高等工業學校

造船科及び船用機關科

明治三十三年授業を開始せるものにして修業年限三箇年なり。學科課程は略々帝國大學に同じく、唯理論より實地修業に重きを置くの差あるのみなり。明治四十年より昭和二年に至る卒業生は造船科三百九名・船用機關科三百十二名なり。尙ほ同期間の機械科卒業生八百二十四名ありて此の中にも本邦主要造船所等に活躍せるものあり。

第九節 旅順工科大学

一、工科大学機械工學科

旅順工科大学は元の旅順工科學堂を基礎として大正十一年四月一日設立せられたるものにして、先づ大學豫科を設置し大學に進むべき生徒を養成したり、其の修業年限は三箇年とす。而して旅順工科學堂在學中の生徒は工學専門部生徒として大學に附屬せしめられたり。

二、工學専門部機械工學科

高等工業學校程度にして、別に船用機關の講義を課せず。大正十一年十二月第一回の卒業として二十七名を出したるが旅順工科學堂機械工學科に於ては大正二年より十年迄に百九十八名の卒業生を出せり。

第十節 明治専門學校

機械工學科

同校は元私立明治専門學校と稱し、高等の學術技藝を教授し有用の士人を養成する目的を以て安川敬一郎及び松本健次郎に依りて創立せられ、明治四十二年四月開校し、大正十年四月より文部省直轄學校となる。

同校は修業年限四箇年にして、第三學年に於て船用機關の講義を課す。昭和二年迄に二百四十四名の卒業生を出せるも、造船所に奉職せるは極めて僅少なり。

第十一節 諸高等工業學校

横濱・名古屋・熊本・米澤・廣島・仙臺の諸高等工業學校には何れも機械工學科の設けあり。修業年限は三箇年とす。是等諸校の卒業生中には船用機關に關する技術者となれるものもあり。各校の設立年月・卒業生數等を掲ぐれば左の如し、

校名	設立年月	船用機關の講義の有無	卒業生數(昭和二年迄)
名古屋高等工業學校	明治三八年三月	無	機械工學科 五五七名(自明治四二年)
熊本	三九一三	第三學年に課す	機械工學科 六六二名(自明治三九年)
米澤	四三一三		機械工學科 二五四名(自大正五年)
廣島	九一		機械工學科 一五一名(自大正二年)
仙臺	三九一三		機械工學科 五五九名(自明治四三年)
横濱	九一〇	無	機械工學科 一七五名(自大正二年)

第二章 普通教育

第一節 工手學校

晝間工業に従事せる徒弟に夜間に於て工業に必要な學科を授くるを目的とす。豫科は尋常小學卒業程度のもの、入學を許し修業年限一箇年を以て普通學を授け、本科は一箇年半にして平易なる専門の學術を授く。造船學科卒業生は明治四十年より昭和二年に至るまで四百三十六名にして、其の大多數は各地の造船所に奉職して、實務に従事し造船界に活動しつゝあり。機械學科の卒業生は二千五百十四名にして、此の中船用機關の工業に従事するもの少からず。

第二節 大湊町立造船徒弟學校

明治三十五年文部大臣の認可を受け大湊町立造船徒弟學校と改稱せし以來、造船に關する職工に必要な教育をなすを目的とせり。入學者の資格は尋常小學卒業若くは之と同等以上の學力ありと認めたる者にして修業年限は三箇年とし、實習の外は夜間授業なり。明治四十年より昭和二年迄の卒業生數造船科百十四名、機械科百二名にして、該地方の造船所に奉職せるもの大部分を占む。

第二節 木ノ江造船工手學校其他

近時實業教育の發達と共に各地に府縣立其他の工業學校設置せられ、多く尋常小學卒業生以上に造船又は船用機關の學科を授くるものなり。左に其の概略を掲げんとす。

校名	設立年月	學科	入學者資格・修業年限
黃島縣立分枝木ノ江造船工手學校	大正八年六月	造船科	高等小學卒業又は之と同等以上のもの二箇年
商船學校	明治四二年九月	造船科	高等小學卒業以上のもの三箇年
南工業學校	明治四四年四月	造船科	尋常小學卒業又は之と同等以上のもの六箇年
函館市立函館工業補習學校	明治四四年三月	造船科	
	造船科は大正六年四月		

浦賀町立 實業補習學校	明治四〇年三月
關西 商工學校	明治三五年四月

工業部(造船部)
造船科は自四〇
年(四二年迄卒
業生を出し其の
後は船用機關科

尋常小學卒業又は之と同等以上のもの四箇年
滿十四歳以上にて相當學力あるもの二箇年

第四節 海軍技手養成所

明治三十年九月海軍造船工練習所(霧きに廢校せられたる海軍造船工學校の後身)を設けられ優秀なる造船・造機職工に技手としての必要な學業を授くることとなせり。而して其の卒業生は現在海軍工作廳のみならず、各地民間造船所に於ても重要な地位を占め居るもの多く、造船術の發達に貢献したる處大なるものあり。然れども此の種學校の各地に設立せらるゝに及び海軍自ら特に技手を養成するの必要を認めずとなし、同四十年一月之を廢止せり。

大正五・六年の交世界大戰の結果として造船工業は一時に繁榮したるを以て、各地の造船所は競つて其の事業を擴張し、一方頻りに新造船所の設立せらるゝものありたり。而して是等に要する技術者は一般工業學校卒業生全部を以てするも猶ほ不足を感ずるに至れり。従つて海軍工廠に於ける技手の如きは之を希望するものなく、此の儘推移するに於ては軍備の充實に影響を及ぼすに至るの憂ありしを以て、遂に大正八年三月再び海軍技手養成所なるものを設立して造船・造機に關する學術並に技能を授くることとし、横須賀海軍工廠に隣接して校舎を新設し同年四月第一期生徒(練習生と稱す)を募集して授業を開始せり。

其の後昭和三年四月校舎を呉に移轉し、同時に造兵に關する教育をも併せ行ふこととなせり。所長は吳海軍工廠長に隸し、造船科・造機科・造兵科等の少將若くは大佐之を兼務し、其の下に本務若くは兼務の教官其の他の職員ありて夫々所務を分擔す。

同所在學中の者は之を練習工と稱し、各工廠工作部より選拔せる者に對し中學三年修了程度の入學試験を課して優秀なる者を採用す。是等志願者の資格の主なるものは海軍職工として引續き三年以上服業し居る者にして、入所の年十二月一日に於て年齢滿二十年以上たることなり。練習工在所中は吳海軍工廠に其の籍を置き從來の日給を其の儘給せらる。

修業年限は三箇年とし、學年は毎年十二月一日に始まり翌年十一月三十日に終る午前は座學・午後は實業及び製圖に當て、學業は専門學科にては略々専門學校程度を標準とし、總て理論より實用的を主とす。

第五節 主要造船所々屬工業學校及び技手養成機關

第一項 財團法人三菱工業教育會

初め三菱長崎造船所は工業學校を経営し長崎三菱工業學校と稱したるが、大正七年十月三菱造船會社の寄附を以て財團法人三菱工業教育會を設立し、之をして長崎三菱工業學校を繼承せる三菱工業學校並に大正八年四月神戸に設立したる神戸三菱職工學校を経営せしめ、尙ほ同十二年二月長崎三菱職工學校を新設せしむることとなせり。

收容生徒は同社職工の子弟を主とするも、場合に依りては其の他の者をも教育し居れり。而して是等の生徒は總て授業料を徴集せざるのみならず、神戸三菱職工學校の如きは生徒全部に教科書を貸與し、初年級生には制服・制帽をも給與しつゝあり。殊に卒業生の就職先に就いては三校共全然生徒側の自由選擇に任せ、同社は之に何等の束縛を加ふることなし。故に三菱工業學校卒業生中には進んで工科大學・高等工業其の他の専門學校に入るものあり、或は卒業後直ちに他の官・私立工場に就職して重要な地位を占め居る者もあり。

三菱工業學校	六三〇名(本科六〇〇名・補習科三〇名)
神戸三菱職工學校	四〇〇名
長崎三菱職工學校	一一〇〇名

にして、大正十二年三月三菱工業學校は長崎三菱工業豫備學校を通計して第二十一回、神戸三菱職工學校は第二回卒業生を出し、長崎三菱職工學校は同年四月より第一學年の授業を開始せり。

一、三菱工業學校

長崎三菱工業豫備學校は明治三十二年の開設にして明治三十七年三月第一回の卒業生を出せり。明治三十八年其の卒業生中長崎造船所に就職したるものを收容し終業生と稱し、實地修業の傍ら毎日一時間學科を教授することとす。後之を補習科と稱し、更に専修科と改稱せり。大正六年同社組織變更と共に長崎造船所直屬となり、同七年三月三菱工業學校と改稱し、専修科に造船・造機・電氣の三部を置かる。

大正七年一月三菱造船株式會社の寄附により財團法人三菱工業教育會設立せらるゝや、翌八年長崎造船所々屬の同校も茲に同財團の一教育

機關となりたり。而して學則變更の結果大正八年四月一學年に約二百名の新入學生を收容し、尙ほ本科卒業生中成績優良者二十六名を以て一年修了の補習科を編制し、補習科卒業生中更に優秀者には研習科に入らしめ、二箇年の後には技手に任用することとせり。

然るに大正十二年二月長崎三菱職工學校設立せらるゝに當り、同工業學校は同年以後生徒の募集を中止し、現在の生徒が全部卒業すると同時に廢校する事となれり。

二、長崎三菱職工學校

從來長崎に於ける三菱工業學校制度は程度稍々高きに過ぎ、其の卒業生が將來善良なる職工として活動する爲めの教育機關とならず、自然技手養成機關たるの傾向を生じ來れり。茲に於て同社は初期の目的を徹底せしむる爲め三菱工業學校を廢し、代ふるに神戸三菱職工學校の制度に倣ひ長崎三菱職工學校を以てすることとし、大正十二年二月設立四月より授業を開始せり。

(備考) 同校は三菱工業教育會の經營なる關係上此處に記載せるも第三章第二節に包含せらるゝを其の本質とす。

三、神戸三菱職工學校

三菱工業教育會の設立に係り大正八年四月開校し、主として三菱造船會社職工の子弟を收容し、尙ほ餘裕あるときは一般希望者をも入學せしめ純良なる中堅職工の養成に努めつゝあり、修業年限は三箇年にして大正十二年三月迄の卒業生百六十九名なり。

(備考) 同校も三菱工業教育會の經營なる關係上此處に記載せるものにして其の本質より見れば第三章第二節に包含せらるべきものとす。

第二項 三菱造船株式會社に於ける製圖技手並に役付職工養成機關

三菱造船株式會社に於ては、將來技能優秀なる製圖技手及び役付職工となるべき徒弟を養成せん爲め、長崎及び神戸兩造船所に於て次に示す如き方法を採用したり。

一、長崎造船所

(イ) 製圖技手を養成せん爲め、三菱工業豫備學校本科卒業後(三箇年修業)成績優秀なるものを撰拔し、同校補習科にて一箇年の教育を施し、之を卒業せるものを研究生と稱し、更に二箇年各設計課に於て實務を見習ふと共に其の學校にて専門の學科を習得せしめたる後技手に登用す。

(ロ) 役付職工を養成せん爲め、前記學校を卒業せるものを實習生と稱し、三箇年各工場に於て實務を見習はすと共に學校にて専門の學科

を習得せしめたるものを職工となし、其の後成績優秀なるものを次第に伍長・組長・工長・工師補及び工師等に昇級せしむ。

二、神戸造船所

製圖技手を養成せん爲め高等小學校卒業生若くは之と同等以上の學力あるものより選抜採用し、四箇年各設計課に於て實務を見習はすと共に専門の學科を習得せしめたる上技手に登用す。

同制度は何れも職工學校の設立後廢止せられ總て同校卒業生を採用し、規定の教育を施したる上製圖工又は職工となし、順次役付職工に昇級せしむることとなれり。

第三章 職工教育

第一節 海軍工作廳に於ける職工教育

現在各海軍工作廳共少數の例外を除き、見習職工に對し廠内に教習所を設け、學術並に實業（實地作業）の教育を施し居れり。又横須賀・吳兩工廠に於ては一般職工に對しても座學其の他の制度に依り教育を施し、以て幹部職工の養成に勉めつゝあり。今是等の大要並に沿革を記せば次の如し。

第一項 海軍工作廳に於ける見習職工教育

一、横須賀海軍工廠見習職工教習所

横須賀海軍工廠造船部及び造機部見習職工の學術教育は明治四十三年一月以來同市横須賀實業補習學校に委託せしが、大正十三年十一月工廠内に見習職工教習所を設け工廠職員指導の下に學習を爲さしむることに變更す。大正十五年青年訓練所を併置す。

教程は之を本科及び初等科とし、其の修業年限は各三箇年とす。本科には高等小學卒業生、初等科には尋常小學卒業生たる見習職工を收容す。授業時間は各學年共一週十二時間にて、其の以外の時間は工場に於て實業を見習はしむ。

二、吳海軍工廠見習職工教習所

吳海軍工廠見習職工に對する學術教育は從來各部に於て座學を別々に實施し來りしが、大正六年八月見習職工教育調査委員を設け是等を一箇所に集め齊一的教育を施すべき施設を調査し、之を實施するに至れり。其の後大正十三年教育規程を改正し、從來二箇年教育なりしを更に高等科を設けて四箇年とし、普通學以外に専門學科をも教授することとせり。同十五年青年職工訓練科を併置せり。昭和二年八月末在籍生徒數は合計二千百十四名なり（造船部・造機部の外砲熷・製鋼・水雷・魚雷實驗・電氣各部の見習職工を含む）

現在の教程は普通科及び高等科並に特修科各二箇年とし、高等小學卒業程度以上の者より試験の上採用し、普通科に編入す。高等科並に特修卒業生を更に訓練科に入らしむ。

授業時間は一週平均十五時間乃至二十時間にして、特修科は五時間、訓練科は二時間とす。

三、佐世保海軍工廠見習職工教習所

佐世保海軍工廠見習職工の學術教育は明治三十五年以來市内補習學校に委託せしが、大正十一年四月工廠内に教習所を設け、廠内にて編纂せる教科書を以て中等實業學校程度の教育を授く。尙ほ大正十五年七月青年訓練所令に依り青年訓練をも併せ行ふ。

教習所創立以來卒業生の員數は昭和二年末に於て二千名を超過せり。

四、廣海軍工廠見習職工教習所

廣海軍工廠見習職工學術教育は之を普通學・専門學の二つに分ち、大正十年五月以來普通學は廣村工業補習學校に委託し、専門學は之を廠内に於て教授せしが、大正十四年五月廠内に見習職工教習所を設立し普通學・専門學共教授することとせり。大正十五年九月更に青年訓練所を設置せり。

教程は本科及び高等科とし、別に青年訓練所を置く。本科は見習工に採用されたるもの全部を編入し、高等科は本科卒業生中より詮衡の上採用す。青年訓練科は見習職工教程を終了せるもの、若くは之と同等以上の課程を修めたる職工中の志願者より採用す。

授業時間は一週間に本科十五時間、高等科十四時間とし、青年訓練科は訓練の外僅少の學科教育を施すものとす。

五、舞鶴要港部工作部見習職工教習所

舞鶴要港部工作部に於ては舞鶴海軍工廠有志の組織せる大成會に於て明治三十九年以來職工中の志望者を選抜して専門學並に普通學を教授せしが、同四十二年其の組織を改めて工廠見習職工全部を收容することとし、當時の餘部町小學校々舍を借受け大成會夜學校を設立し見習職工教育を爲せり。次いで同四十四年新舞鶴町及び餘部町兩町々立補習學校創立せらるゝに及び、從來大成會夜學校に於て行ひたる見習職工教育は之を該補習學校に依託するに至りしが、大正十二年舞鶴海軍工廠廢止せられ舞鶴要港部工作部設立せらるゝと共に同年四月部内に見習職工教習所設立せられ、部内教育の實施を見るに至れり。

教程は之を分ちて第一學年・第二學年・第三學年及び高等科とし、高等科には第三學年修了者中より詮衡の上採用入學せしむ。

授業時間は各學年共一週十八時間にして、以外の時間は工場に於て實業を見習はしむ。主として普通學科を授け、第三學年以上には實業學科を講義す。

第二項 海軍工作廳に於ける普通職工教育

一、横須賀海軍工廠造船部

横須賀海軍工廠造船部に於ては大正四年以來一般職工中勤続滿五箇年以上にして部下統御の才ある者より選抜の上毎年若干名を採用し、之を養成工と稱し、職工幹部たるに必要な教習を授く。

養成工教育は之を甲級・乙級の二種とし甲級教育は見習成業者に非ざる學業に乏しき現場職工に授け、乙級教育は甲級教育修業者及び製圖工に授く。教育期間は各級各一箇年とし、授業時間は毎週約九時間とす。

二、横須賀海軍工廠造船部

横須賀海軍工廠造船部に於ては大正十一年以來教習工の制度を設け、甲・乙・丙の三種に分ち、甲・乙二種には職工幹部たるに必要な學術を授け丙種には見習成業者にあらざる學業に乏しき現場職工を採用し教育せるが、後見習成業者相當の數に達して特に補習教育の必要を認めざるに至り、昭和元年度限り丙種を廢し甲・乙二種のみを改正せり。

教習工は滿三箇年以上部内に勤続し、兵役を終りたるもの、中より學術・人物・體格を設備の上採用す。學術試験は甲種にありては見習職工教習所本科卒業程度乙種にありては高等小學卒業程度とし、毎年收容定員甲種二十名以内・乙種四十名以内とす。

甲種は職手級となるに必要な學術、乙種は組長・伍長となるに必要な學術を授け、教育期間は甲・乙二種共各一箇年とし授業時間は毎週九時間とす。

三、吳海軍工廠造船部

吳海軍工廠造船部にては明治四十一年以來部内に講習會なるものを設け、職工に對し造船に必須なる學術を授け専門知識の涵養を計りしが爾來幾多の變遷を経て大正十五年左記の制度となれり。

講習生は見習職工若しくは普通職工より選抜し、之を本科・専修科及び工場科の三つに分ち收容す。本科は見習職工教習所第二學年より始まり、高等科卒業迄の三箇年とし、専修科は製圖手候補者に對し設計知識を修得せしむるものとし、其の教育期間を一箇年とす。工場科は伍長及び組長候補者に普通學及び専門學初步を授くるものにして其の教育期間は一箇年とす。

授業時数は本科は毎週三時間、専修科は十五時間、工場科は四時間とす。

四、吳海軍工廠造船部

吳海軍工廠造船部内には明治四十年四月座學の制を設け、職工中前途有爲なる者を選抜して生徒を命じ將來幹部職工として必要な基礎學

を授けたるが、爾後制度の改訂を経ること三回、大正十三年左の制度となれり。

生徒は見習職工教習所高等科卒業者中學術實業共に優良なる者、若しくは之と同等以上の者より試験の上各年十五名を標準とし採用す。教育期間は二箇年にして授業時間は各學年共一週八時間とす。

佐世保・舞鶴・廣等の工作廠に於ては特に一般職工教育の機關なし。

第二節 三菱造船株式會社に於ける見習教育

三菱造船株式會社に於ける見習職工は從來尋常小學校卒業者より採用し、實習と同時に社費を以て公立實業補習學校に通學せしめ、見習年限は四箇年にして神戸及び彦島造船所は之に三年の義務年限を附せり。然れども大正八年四月神戸三菱職工學校設立し、同十二年四月長崎三菱職工學校設立せらるゝに及び、兩造船所は見習職工の制度を廢し、直接之が教育に従事す。(第二章第五節第一項二及び三参照) 彦島造船所に於ては尙は見習職工の制を存し、現在實習の傍ら就業時間中に之に必要な學科を教授し居れり。

第三節 川崎造船所其の他造船所に於ける見習教育

多くの造船所は毎年若干名の年少者を見習職工として採用し、實務の傍ら一定時間造船所内或は他の特約ある實業補習學校に於て學術の修習を爲さしめ、普通教育を施すと共に簡易なる専門的の知識を授け、以て有爲の青年職工を養成す。今二・三造船所に就き其の概況を記せば左の如し、

造船所	摘	要
川崎造船所	神戸市立各商工實習學校・縣立工業學校・北野工業學校等に夜間通學を奨励し、月謝其の他文房具一切を同社より支給す。又毎學期卒業生には其の成績に應じ臨時増給す。大正二年以後同十二年末迄の卒業生二萬三千五百七十九名あり。	
株式會社大阪鐵工所	見習年限四箇年義務年限三箇年とし、其の期間中特に技術方面に留意して之を善導し技能の習熟を期す。學業に關しては別に強制せざるも各種學校に通學し得る便宜を與ふ。義務年限終了の上は伍長又は伍長待遇として優遇す。	

浦賀船渠株式會社 町立實業補習學校と連絡を取り授業料を支辨する外、同社より技術員を派遣し講師として授業に當らしむ。大正十五年末通學中の見習職工は六百餘名を算せり。

横濱船渠株式會社 市立工業補習學校及び横濱工業專修學校に託し學費を支給する外、社員を派し専門學科の教授に當らしむ。見習年限四箇年なり。

神戸製鋼所播磨造船工場 大正七年六月工場内に徒弟教習所を開き、年々の卒業生を以て工場職工の中堅となせり。

神戸製鋼所鳥羽造船工場 大正九年一月工場内に職工養成所を開設し、優良職工を養成す。

三井物産株式會社造船部玉工場 町立實業補習學校に託し職工に専門學科を教授し、専ら優良職工を養成す。

函館船渠株式會社 見習年限を五箇年とし實地修業の上職工に採用す。見習期間學科は特に授けざるも市立工業補習學校に通學の便を與ふ。

第四節 官・私立造船所より海外に派遣せし職工

我海軍に於ては軍艦の建造を外國造船所に注文したる都度、有爲の職工を派遣して造船技術を見學・會得せしめ、之が爲め我技術の發達に貢獻する所尠からず。民間造船所に在りても亦大正初年頃より海外諸國に職工を派し、實地技術の修得をなさしむるものあり。例へば三菱造船會社が大正元年より同十四年に至る間に英・佛・瑞西等の諸國に派遣せる職工數は三十餘名に及び、何れも數箇月間滞在し造船・内燃機・飛行機等に関し實地を學ばしめたる如き、又神戸川崎造船所が明治四十年以降大正十五年迄の間に英・獨・佛・伊及び米の諸國に造船・造機・製鐵・鑄物・木工・飛行機等に関し實地を學ばしむる爲め總計約八十餘名の職工を派遣せる如き著しきものなりとす。

第四章 研究機關

第一節 海軍艦型試驗所

艦型を精撰し最小の馬力を以て最大の速力を得んとする研究は造船術の要義にして、我海軍は夙に之が必要を認めたるも容易に實現の運に至らざりしが、明治四十一年十二月二十四日海軍艦型試驗所條例發布せられ、遂に其の設立を見爾後發展を續け特色を發揮し居れり。大正十二年四月一日海軍技術研究所新設と共に併合せられ其の一部局となれり。而して海軍艦型試驗所設備の大要左の如し、

(一) 水槽の主要寸法

長	四一〇呎
全長	五〇〇
幅	二一〇
水深	一一
水量	三、六〇〇噸

假底は長約二百呎にして、船體抵抗が海底深・淺により變化する狀況を測定する爲め水面下六吋乃至十呎迄任意に其の深を變更し得る様装置せらる。

(二) 動力計車臺 木製(英國テームス鐵工所製)

型式は英國海軍試驗水槽設備のものと同じく距離及び速度指示機を備ふ。電動機は車臺全部左右に各十二馬力のもの二箇を備へ、五に車軸により連結す。使用電壓直流二百二十ボルト、電流九十七アンペア、車臺速度毎分四十呎より九百六十呎迄毎分一呎毎に變更することを得。

(三) 車臺用電動機電源は三十キロ直流電動發電機による。又同電磁電源は二次電池より直接二百二十ボルトを送り、常時電流三アムペアに調整す。其の他四十五馬力二次電池充電用發電機あり、必要に應じ模型工場用電動機の電源に使用す。

(四) 動力計並に諸試験装置

- (イ) 第一抵抗動力計はフルード式にして、最大計測量六十封度、長二十呎迄の模型を試験することを得。
- (ロ) 第二動力計はゲーバース式と同じく、計測量其の他は第一動力計と同じ。
- (ハ) 第一推進器動力計はフルード式と同様なるも四本の推進軸を有し、内側・外側各一對毎に推力・振力率等を自記す。フルード式と異なる點はシャフト・ブラケット固定し、シャフトのみ摺動することなり。同動力計は主にスクール・ビハイインド・モデル用にして、小型の推進器のみに使用せらる。試験し得る推進器は徑六吋・回転數毎分六千迄なり。大型推進器に對しては大型推進軸装置を使用し、第一推進動力計に併用して、徑十二吋迄の推進器の効率試験に専用す。尙ほ同器にはフルード式タービン・ダイナモーターを使用してロード・フリクションを計測す。

(ニ) 第二推進器動力計の推進軸装置は第一推進器動力計の改良型にして、其の自記装置はフルード式及びゲーバース式を折衷したる新案なり。推進軸は六本とし、各一對毎に三箇のドラムに推力・振力率等を獨立に自記することを得。

(ホ) 第一・第二抵抗動力計共潜水艦水中試験装置を有し、水中に於ける性能を試験す。

(ヘ) 第一抵抗動力計及び第一推進器動力計の一部に飛行艇フロート試験装置を附加し此の試験に備ふ。

(ト) 靜水中に於ける船體動搖を計測する爲め横動搖試験装置を備ふ。

(五) 模型製作器具・機械

模型削整機(蠟製模型用) 模型長二十呎・幅三呎・深二呎迄を削製す。削製用圖面は長十呎・幅一呎迄の線圖を使用し得。

模型推進器削整機は獨逸伯林試驗水槽に裝置せられたるものと同式にして、徑十二吋迄の模型推進器の表面及び裏面を削整す。

模型鑄造装置は長三十呎・幅三呎六吋・高三呎にして、長十五呎及び長十呎の模型二箇を鑄造し得。

模型用熔蠟器の容量は七百封度にして上下二箱より成り、上箱に蠟塊を置き溶解濾過して下箱に貯ふ。加熱蒸氣は十五乃至二十封度壓を有す。

(六) 建築物の諸設備

廳舎(所長室・事務室)及び製圖室木造平家	一棟	五八坪
汽罐室 木造平家(暖房及び溶蠟用汽罐を備ふ)	一棟	一五

二次電池室 煉瓦造平家	一棟	二二
水槽上家及び模型工場	一棟	五二七
使丁室其の他	七棟	二四
倉庫	一棟	二八

所長室・事務室・模型工場・製圖室及び水槽には蒸汽暖房装置を有す。
(七) 經費の概要

水槽建築費	約二〇〇、〇〇〇 圓
上家其の他建築費	四一、二六〇
暖房装置	約一五、〇〇〇
機械器具費	二二三、一七〇
(水道・瓦斯・電力線等を含みます)	

第二節 海軍技術研究所

海軍技術研究所は東京築地に在り、大正十二年四月一日の開廳に係り、海軍に於ける各種基礎的技術の研究を主とし、必要に應じて兵器及び材料の製造及び修理を掌る所とす。同所の前身は海軍造兵廠・海軍艦艇試驗所及び海軍航空機試驗所の三廳にして、従來是等は別箇に存在して各研究若くは製造に従事し居たりしを併合して、一廳となせしものなり。開廳當時の組織は研究部・工作課・庶務課・會計課及び醫務課に分たれしが、大正十四年六月科學研究部・電氣研究部・航空研究部及び造船研究部の四研究部と庶務・會計・醫務の三課を設けられたり。

技術研究所長は艦政本部長に隸し所務を總理す。但し航空兵器に關しては航空本部長の區處を受くることに規定せられあり。科學研究部に於ては砲彈・水雷・航海・光學及び火工品各兵器及び機關に關する研究、工作用機械及び工具類に關する研究・金屬材料及び材料強弱に關する研究、並に實驗心理學の應用及び適性検査の實施に關する研究を掌り、電氣・航空及び造船研究部に於ては夫々電氣・兵器・航空機・附屬兵器及び船體に關する研究を掌るものとす。尙ほ航空研究部は本部と分離し茨城縣稻敷郡阿見村(霞ヶ浦沿岸)にあり。

第二節 廣海軍工廠機關研究部

廣海軍工廠は廣島縣賀茂郡廣村にあり、大正九年東海軍工廠廣支廠として設立せられ、同十二年獨立して廣海軍工廠と稱せらる。機關研究部は機關及び其の材料に關する審査・研究を目的とし、海軍に於ける唯一の獨立せる造船關係實驗・研究機關なり。大正九年設立と同時に建設に着手したるも作業豫期の如く進捗せず、大正十三年に及び漸く其の機能を發揮し得るに至れり。昭和二年迄に完了せる研究事項は十餘件を算す。

第四節 海軍燃料廠

海軍燃料廠は山口縣徳山に在り、大正十年四月一日の開廠に係り、海軍に於て使用する煉炭を製造し、液體燃料たる重油・輕油の生産を計り、同時に一般軍用燃料に關する研究を掌りつゝあり。

石炭採掘に關しては平壤及び新原に炭田を有す。前者は大正十一年四月元朝鮮總督府平壤鑛業所を海軍に移管したるものにして燃料廠平壤鑛業部と稱し、煉炭材料たる無煙炭を生産す。後者は明治二十二年十一月新原採炭所の創立に始まり、同三十八年海軍採炭所と改稱し、大正十年燃料廠の開廠と同時に同廠採炭部と改め、艦船及び各廳に於て使用する塊炭を生産す。

尙ほ同廠の前身は海軍煉炭製造所にして、明治三十八年四月の創立に係り煉炭の製造を主要作業とせしも、其の後製油設備を完成し目下煉炭部・製油部・研究部・醫務部・會計部及び副官部より成る。廠長は吳鎮守府司令長官に隸屬し廠務を總理し、軍需局とは事務上聯絡を有する様規定せらる。

第五節 三菱造船株式會社研究所

三菱合資會社社長男爵岩崎小彌太風に時勢の趨向に鑑み工業研究の忽諸に附すべからざるを感じしが、西歐戰亂船にして海外との交通殆んど杜絶の状態にあり、文物輸入の途塞がれたるの秋、東京帝國大學教授末廣恭二の意見に従ひ工學的研鑽に便する研究所創設を企圖せり。而して同事業の企畫を同教授に一任したるを以て同教授は廣く人材を寬め大正六年初夏漸く同事業は其の緒に就きたり。同年十月同教授は海外に於ける此の種研究所の現況視察を兼ね研究用諸機械及び器具購入の爲め米國に渡航し、居る事數箇月にして翌七年三月歸朝せり。直ちに敷地を

男爵岩崎久彌の駒込別邸の一隅に相し七月二十七日地形工事に着手し、同年十月二十五日設立を公表して三菱造船株式會社研究所と稱し、研究主任者・事務員等を任用せり。但し尙ほ建築中に屬せしを以て三菱造船會社本店内に假事務所を設け、企畫の初めより漸次招致せる研究主任者を或は大學院に於て修學せしめ、或は帝國大學實驗所に收容を求め、各専門の研鑽に就かしめたり。同八年七月末に至り建築物略々落成せるを以て八月一日所員の大部を擧げて移らむ。

大正九年四月建築及び設備竣工を告げ又内地及び海外に註文せる機械・器具の主要なるものも大半到着し茲に始めて活動の域に入れり。研究は工學的なるも其の方法は根本的なるを以て所員には最新の物理學或は化學研究を専門とする者あり。創業の日淺く未だ完成の域に達せざるも一應の研究を終へ報告書を發表せるもの大正十三年二月迄に三十五件に達す。

而して其の報告書の内容が會社の營業上に直接關係なきものは各學會（東北帝國大學理科大學紀要・電氣學會雜誌・日本數學物理學會記事・機械學會誌等）に發表し學術の發達に貢獻せし事尠からず。

創立後一・二年は多く準備的研究に費したるも、大正十一年頃よりは學術的基礎を有する應用研究を長崎又は神戸造船所に於て實施し得るの運びに至りしものあり、研究所設立の効果漸次顯はるゝに至れり。研究所敷地は二千三百餘坪にして、建物は本館一棟（延坪六百三十坪）及び工場一棟（四十八坪）よりなる。本館は四十七室にして室内諸設備完備す。其の主要なるものを擧ぐれば、材料試驗室・水力實驗室・合金實驗室・物理冶金室・電爐室・物理實驗室・物理暗室・線暗室・化學暗室・電磁氣室・化學分析室・硫化水素室・顯微鏡室・高壓發電機室・蓄電池室・發電室・配電室・寫眞暗室・天秤室・圖書室・製圖室・汽罐室等なり。

大正十三年二月末に於ける所員は所長一人・顧問一人・研究主任者十二人・研究補助者十四人・事務係六人・工作係・研究助手・工作員等二十七人なり。

工場には旋盤・仕上・銅工・鍛冶・木工及び硝子工の諸用具及び各種機械を設備し、實驗用具の製作及び修理工事に従事せしむ。

第六節 水産講習所

明治二十二年一月社團法人大日本水産會は水産教育機關設置の要を認め寄附金を以て東京市京橋區木挽町に水産講習所を設立す、之れ實に水産講習所の濫觴とす。越えて三十年政府は水産教育機關を官設するに決したるを以て水産講習所は三月三十一日限り之を閉所し、同年三月二十二日水産講習所を設置するに至れり。

大正三年同所處務細則を改正し、各種水産關係事項の試験に加ふるに漁船及び機械の試験事項を以てし、漁船・機械試験部を設置したり。

大正九年漁船機械試験部の擴張を行ひ専任職員並に經費を増加せり。大正十二年九月大震災の爲め同所建物・諸設備等大半烏有に歸したるが爾後鋭意之が復舊に努めつゝあり。

同所には生徒實習用・漁業試験用並に海洋調査用として雲鷹丸・青嶋丸及び蒼鷹丸の三漁船あり、是等は共に漁船機械の試験の用に供せり。各船の主要項目左の如し、

(一) 雲鷹丸 鋼製、二層甲板、三橋、パーク型帆船

長一三五呎・幅二八呎五・深一六呎

總噸數四四四噸二

明治四二年二月 進水

同船は既に老朽せる爲め代船建造に對する新規經費を要求し、設計中なり。

(二) 青嶋丸 木製クッチ型帆船

長六四呎・幅一五呎五・深六呎二

總噸數三二噸九八

補助機關 純五〇馬力、ディーゼル機關

大正一〇年六月 進水

(三) 蒼鷹丸

鋼製・一層重構汽船

長一一二呎三吋・幅二二呎三・深一二呎三吋

總噸數二〇二噸三五

主機關 純三三〇馬力ゾルツァー型ディーゼル機關

大正一四年一月 進水

漁船・機械試験部に於ては漁船々型の試験設備として船型試験水槽あり、又機械試験設備として機械工場ありたれども、何れも大震災の厄に遭ひ船型水槽は水槽を残す外焼失し、機械工場も其の大部分を烏有に歸したるが爾後之が復舊に努め居れり。船型試験水槽は長二百六十五呎・幅二十呎・水深十呎にしてハード・レオナード式電氣運搬装置に依り運轉するものとす。

第四編 雜

第一章 海運・造船關係團體

第一節 造船協會

造船協會は船舶全般の學術技藝を考究し其の發達を計るを以て目的とす。其の沿革及び事業概要左の如し、

同會創立の協議は明治二十六・七年の頃に始まり、佐雙左仲・三好晋六郎等十二人の同志間に端緒を啓きつゝありしが、偶々日・清戦役の勃發となり一時中止を見たり。然るに同戦役後海軍の擴張・海運界の隆盛と共に造船技術の研究をして益々必要ならしめ、次いで明治二十九年航海獎勵法並に造船獎勵法の公布あり益々造船事業振興を促すの急務なるを感じ再び前議を續ぎ、同年末より三十年初頭迄の期間前記同志屢屢會合して審議を遂げ、遂に同年四月同會の成立を告ぐ。翌三十一年十二月組織を改め社團法人の登記を了す。

同會は毎年一回總會を開き事務報告其の他の會務を議し、又春・秋二期及び臨時に學術講演會を開催し、造船及び造機の技術並に船舶全般の學術・技藝に關する研究・經驗・改良・發明等をなしたる會員は之を講演し、他の會員は之に辯論批評を加ふるの機會を與ふるものとす。同會は創立以來當局の諮問に應じ又は自發的に造船技術及び工業に關する各種の調査委員會を設け、審議の結果を發表せり。其の中主なるもの左の如し、

(一) 船價調査會を設け大正三年六月内國製造商船代價不廉の原因を探求し、本邦造船業の發達を企圖する様之につき決議をなせり。

(二) 時局に對し日本造船業振興の途を研究すること最も必要なるを感じ造船業振興調査委員會を設け研究したる末、大正五年十月成案を得て之を發表せり。

(三) 戦時及び戦後の造船業に關し調査研究の目的を以て臨時調査會を設け、造船獎勵金下附停止・米國鐵材禁輸及び鐵鋼材の調節及び其の獨立自給の方法に就き研究し、前二問に對しては大正八年三月選信大臣に覺書を提出し、第三問に對しては同協會の發起により關係各學會の聯合調査會を組織し、研究の結果同六年十二月覺書を公表し、關係各大臣其の他へ提出せり。

- (四) 農商務省礦山局長より製鐵業調査會答申に係る鋼質及び鋼材の標準規格に關する諮問あり、調査委員會を設けて調査の結果、大正六年五月答申をなせり。
 - (五) 農商務省商工局長より工業材料並に諸機械の形狀・寸法及び度・量・衡の統一に關する實行方法其の他に對する諮問あり。調査委員會を設け、大正六年十二月意見を提出す。
 - (六) 標準貨物船型制定に關し調査會を設け、大正七年三月逡信大臣に進達をなす。
 - (七) 大藏省臨時調査局長より關稅定率改定に關し意見提出方照會あり。調査會を設け、大正八年二月之が回答をなす。
 - (八) 試験水槽に關する調査會を設け、大正十年六月船舶試験所の規模及び設備に關する意見書を逡信大臣へ提出せり。
 - (九) 船舶品基準統一に關し大正十二年七月逡信大臣に建議す。
 - (十) 大正十二年十一月以來造船振興調査會を設置し、技術・政策及び經濟の三部に分ち審議研究に於て、議了の上既に發表せるもの左の如し、
 - (イ) 米突法實施に關する件 (大正十三年七月二十三日)
 - (ロ) 商船に水管式汽機使用促進に關する件 (大正十四年一月十五日)
 - (ハ) 技術監督の件 (大正十四年三月十日)
 - (ニ) 優秀旅客船建造に關する件 (大正十四年三月三十日)
 - (十一) 大正十三年六月以來試験水槽成績表現方法に關する調査會を設置し研究中。
 - (十二) 大正十四年六月以來船用品規格統一調査に關し再び委員會を設置し調査研究中。
 - (十三) 大正五年術語選定委員會を設置し漸時造船關係の術語を選定したりしが、同十三年一應調査を終へ、十二月造船術語集を發表し、目下引き続き補遺並に修正に從事中なり。
- 同會は毎年一回以上會報を發刊して同會記事・報告・講演及び會員の寄稿等を掲載し、又數回雜纂を發刊して隨時の講演・寄稿・内外諸雜誌の有益なる論文の梗概・時報其の他を掲載す。昭和二年末迄に會報發行數五十一回(中十回は年報と稱す)雜纂發行數六十九回に達せり。其の他に同會に於て發行したる印刷物左の如し、
- (一) 日本近世造船史

(二) 船舶速力試験成績表

(三) 古代船舶の研究(自卷ノ一)

昭和二年十一月の會員數左の如し、

正員	八一三
協同員	二六五
准員	六七四
團體員	一七
名譽員	九
贊成員	三四
特別員	一〇
合計	一、八二二

第二節 九州造船會

九州造船會は造船協會と連絡を保ち、主として九州地方に於ける造船協會々員及び海事關係者の親睦を厚くし、互に知識を交換し、造船に關する學術及び該事業の發達を計るを以て目的とす。

海事關係者の親睦を計ると共に造船に關する學術及び事業の研究發展を計るべき機關として九州地方に造船協會の分身とも稱すべきものを設立せんと議は、夙に九州帝國大學教授野中季雄・三菱造船株式會社社長崎造船所々長斯波孝四郎其の他の間に唱へられしところ、偶々大正十二年末造船協會々長山本開藏より同様の意見を以て其の創設方に付き同協會地方委員に懇請する所ありたる爲め機漸く熟し、前記兩氏の外十數名發起者となり同十三年三月三菱造船株式會社社長崎造船所事務所に於て創立總會を開催し九州造船會設立せられたり。大正十三年三月三菱造船株式會社社長崎造船所に於て創立總會並に學術講演會を開き、爾後年々各地に於て總會及び學術講演會を開催し又會報を發行し居れり。昭和二年末會員數は三百九十八名を算す。

第二節 造船協會阪神俱樂部

造船協會阪神俱樂部は大阪・神戸兩市並に近接地方在住の造船協會員及び海事關係者相互の親睦を計り、且つ船舶全般の學術・技藝を攻究し、其の發達を計るを以て目的とす。

明治四十五年二月初旬神戸及び大阪在住の海運業者及び造船業者の有志相會し、阪神地方を中心として海運業に従事する技術者相集まり一團體を組織し、意志の疏通と海事技能の發達とを期し又造船協會との連絡を計らんとするの議あり。田中泰董・小島精太郎外三名創立委員となり、造船協會とも交渉の末同俱樂部の創立を見、明治四十五年五月神戸市に於て創立總會を開けり。初め造船協會阪神支部の名稱を用ひんとしたるも造船協會の定款上抵觸する處ありたるを以て俱樂部と稱するに至れるなり。

同俱樂部は毎年五月定期總會を開きて事務報告及び豫算・決算の議定を爲し且つ役員の改選を行ふものとす。毎年數回講演會を神戸及び大阪に於て開催し、主として専門各部に就いて學術・知識の増進を計り、又一年數回會報を發行して部員の研究事項を發表し、併せて會務の報告を爲せり。

又毎年十月若くは十一月に阪神附近の地を選びて秋季通常會を開き相互の親睦を計れり。

大正十二年より部員の希望に依り會報の發行回数を増し、之に代ふるに年三回又は四回茶話會を開き、又阪神附近に於て名士の講演及び見學を兼ね、數次の會合を開催せり。

尙ほ造船關係の問題につき委員會を設けて調査攻究をなし又は一般部員の所見を求めて之を發表せり。世界大戰時に於ける日・米船・鐵交換問題の如きは其の主なるものとす。

創立當時部員の數は百八十餘人なりしが昭和二年五月に於ては部員四百九十名を算せり。

第四節 造船懇話會

造船懇話會は本邦に於ける主なる造船業者を網羅せる團體にして、同業者の意見を交換し造船事業の進歩・發達を計ることを以て目的とし大正十年十二月の創立に係る。

同會成立以來昭和二年末頃迄に同會に於て研究の結果政府當局に建議したるもの左の如し、

- (一) 船舶検査制度改正
- (二) 造船規程廢止
- (三) 古船輸入禁止
- (四) 船舶輸入税引上
- (五) 大連置籍制度廢止
- (六) 造船材料關稅免除に關する法律改正
- (七) 造船材料スクラップ課稅標準
- (八) 油を搭載する船舶の取締

此の他鐵道用船舶に内地品使用方に付き鐵道大臣に、桑港線優秀船建造に際し内地品使用方に付き逓信大臣に、又造船用材料に付き製鐵所長官に陳情したり。又大正十二年四月關西に於ける造船業者の團體たる同業者懇談會（後に二大會と改稱）成立するや、相互に提携して一致の歩調を取り一層事業發達に貢献・努力せり。中兩會に於て共同審議したる船渠規定は十四年三日以降本邦各造船所に於て一齊に之を採用せり。又兩會は夫々特別調査委員を設け、造船振興其の他重要事項に付き共に調査研究中なり。

第五節 機械學會

機械學會は機械に關する學術技藝の進歩を計り、且つ工業の發展に資するを以て目的とす。其の沿革及び事業概要左の如し、
明治三十年眞野文二・井口在屋・阪田貞一等の創立に係り、大正十三年七月組織を改め社團法人の認可を受けたり。

同會は毎年一回總會を開き會務報告其の他の議事を爲す外、必要に應じ臨時總會を開き、又會員相互の知識を交換する爲め時々講演會・談話會・講義會を開催す。

又當局よりの諮問に對し調査會を設け、調査・答申をなしたること三回、依頼に依り又は自發的に研究調査をなしたること四回あり。大正十三年末研究調査中のものは汽機研究調査及び工作機械規格の制定の二件なりとす。

同會は毎月一回會誌を發刊する外、臨時に雜纂を發刊し、講演會・談話會・講義會等に於ける講演・講話並に會員の研究に係る寄稿・論文等を發表す。

又明治三十一年以來機械工學術語選定委員會を設け、同會に於て選定したる術語集を發刊したること五回あり。引續き同増補修正委員會を設け、之が補遺修正に従事す。

創立當時の會員數は僅かに七十二名なりしが、昭和二年三月には四千四百九十七名に達す。

第六節 九州機械工業會

九州機械工業會は會員相互の親睦を厚くし、知識を交換し併せて機械工業の進歩發達を計るを以て目的とす。

同會創立以前に九州機械學會なるものあり。大正三年十月の設立に係り、九州在住の機械學專攻の工學博士・工學士等を以て會員とし、春秋二期例會を開き、工場參觀・通俗講演等を行ひ來りしが、會員の範圍を擴張する必要を認め、工學博士中原淳藏等十七名を實行委員に擧げ、眞野文二等六十六名の發起人と、十九名の賛成人を得、同會創立の準備に當り、大正七年五月福岡市に創立總會を開き、其の設立を遂げたり。

同會は毎年春期に總會を開催する外、一回以上例會を催して講演會・工場巡覽等をなし、又時々地方會を開きて當該地方に關する講究をなし、或は會誌を發刊して同會記事・論文及び報告等を掲載す。

大正十四年三月迄に福岡を始めとし、九州各地に七回の總會と十三回の例會を開けり。其の中一回は機械學會及び造船協會との聯合大會なり、又地方會を開くこと二回、會誌を發行すること十二回にして、昭和二年に於ける會員數は五百九十一名を算す。

第七節 帝國海事協會

帝國海事協會は航海・造船其の他一般海事の進歩・發達を計り、海上に於ける生命・財産の安全を期するを以て目的とし、船級登錄其の他同會の目的を達する爲め必要なる事業を経營す。社團法人團體にして、明治四十年以後の沿革並に事業概要左の如し。

大正四年同會を二分して艦隊部及び船級部とす。艦隊部義勇艦は平時勤務として各汽船會社に備船せられたるも、其の機關並に船體が特殊構造なる爲め船費過重となり經濟上好成績を擧ぐることはせず、さくら丸は大正八年賣却せられ大改造の上純貨物船となりたり、又うらぶ香丸は竣工後間もなく不幸關門海峡に沈没撤せられたり。唯さかき丸は設計に幾分の變更を加へて建造せられたる爲め南滿洲鐵道株式會社の儲船となり、大連・上海間の連絡船として相當の成績を擧げたり。然れども艦隊部は時世の情勢に應じ考慮の結果義勇艦隊創設の初志を斷念し、該義金を以て主として海防に貢獻する目的を以て同會より分離し、大正十一年一月義勇財團海防義會を創立したり。従つて同會艦隊部を廢止せられたり。

是より先き明治四十年同會大阪委員部内に大阪船舶検査所を設け、從來同委員部に於て取扱ひたる共同海損精算・船舶の検査・評價・鑑定・造船の設計・監督・海事紛争の仲裁等を行はしめ其の業務を擴張したり。

同四十四年十二月大阪委員部及び船舶検査所を大阪出張所と改稱す。
大正四年同會に船級部を置かれたるにより同五年神戸派出所を出張所に改め、更に同八年長崎に、同九年横濱に夫々出張所を、又同十一年因島に、同十三年門司に駐在所を置けり。

一、材料試驗

大正三年九月造船規程に規定せる材料試驗を行ひ證明書を發行するの件を選信大臣より認可せられ、又同年十一月朝鮮總督府選信局長官より同様の認可ありたり。

同年世界大戰勃發し本邦造船界並に海運界の活躍著しきものありたる爲め、同會船級事業も亦發展の機運大に促進せられたり。即ち從來主として外國の證明書附造船材料を使用し來りたる各造船所は材料不足により内地市場品を使用するもの多きに至りたる爲め、又造船用鐵鋼品・鉛・鉛鎖・鋼索・補助機械等の内地に於ける分業的生産工場發達増加したる爲め是等材料・船用品等に對し同會の試験・検査を要するもの多數を算するに至れり。此の結果大正八年横濱に試験室を設け、オルセン型二百五十噸鉛鎖試験機並にオルセン型五十噸材料試験機を据付け、其の委託に應ずることとせり。大戰後船用品検査は漸次減少したるも、依然同會の重要な業務の一なりとす。大正八・九年に試験したる船舶材料は各約七萬噸に達したり。

二、船級事業

豫て米・伊兩國の船級協會と聯盟して船級事業を経營せる英國船級協會(B・C)より同會に對し聯盟加入方勸誘あり。依つて同會にては慎重の調査を遂げたる末、同會創立以來の目的を實現する上に極めて好都合なることを確認し、恰も同會評議員男爵斯波忠三郎の渡歐中なりしを以て同會を代表し直接交渉の事を託し、大正八年七月聯盟規約の成立を見たり。茲に於て英國船級協會の例に倣ひ船級審査委員會及び技術規程審査委員會を設け、造船業者・船主・保險業者等各方面の有力者を委員に囑託し、以て船級事業實施に伴ふ機關とし、鋭意同事業の發展に努めたり。尙ほ一層事業の進歩を期する爲め、大正九年四月英國船級協會検査員長フオスター・キングを招聘し、船級協會の組織、船級

検査の方法等詳細に研究調査の結果、前記兩委員会は同事業遂行上不便からざるを認め之を廢し、別に船級管理委員会を組織して之に船級事業管理権を委任し、又常務を行ふべき船級委員会及び技術規程を審議すべき技術委員会を設け、造船業者・船主・保険業者並に海事關係者中の知名の士を擧げて、各委員として同年十月第一回船級管理委員会を開き、男爵近藤廉平委員長に當選し、次いで十一月船級委員会に於て寺野精一同委員長に、技術委員会に於て男爵斯波忠三郎同委員長に何れも當選せり。

大正十年阪神地方に於ける船級監理委員を以て船級管理委員阪神會を設く。

船級事業は開始當初以來不幸造船界の不況に際したるが、極力船主・造船業者及び保険業者等の了解を得るに努め、専ら同事業の發達に努めたる結果、比較的穩健なる發達をなすことを得たり。米國船級協會は聯盟規約を締結したるに拘らず、神戸及び横濱に代表者を置き居たるにより、大正九年末米國船級協會検査員ジョン・マーチンを帝國海事協會検査員に任命し、同時に本邦に於ける米國船級協會代表者を廢したる。

三、船舶検査事業

第二編第五章第一節第六項に述べたる如く大正九年一月逕信省令を以て船舶検査法施行細則及び船舶検査規程改正せられ、非旅客船の特別検査及び船員・旅客に對する設備並に屬具を除き船體及び機關の検査を執行せしめらるることとなりたるを以て、同會は船舶検査規則其他の手續を制定し同年六月之が認可を得、逕信當局に代り船舶検査に従事したり。

關東州在籍船舶の検査に就いては大正十一年三月關東長官より逕信省認可と同様の認可ありたり。更に同十二年七月同會技師に關東廳海務局船舶検査事務を囑託せられ、同會船級を有する非旅客船に對しては法規に依る一切の検査及び積量測定を施行せしむる件承認せられ、關東州在籍船にして同會の船級を有する貨物船は單一検査を以て法規検査と船級検査とを同時に完済することを得るに至れり。従つて此の方面に於ける同會船級登録申込も漸次増加の傾向ありたり。

朝鮮在籍船舶の検査に就いても大正十二年七月朝鮮總督より逕信省認可と同様の認可を受けたり。

四、乾舷檢定事業

乾舷檢定業務に就いては明治三十六年以來逕信省の諒解を得て之に従事し、大正十年末に於て檢定せるもの三百三隻に及びしが、同九年聯盟規約締結の結果英國船級協會に代り假乾舷證を發行したり。更に同十一年二月我國に於て滿載吃水線法制定せられ各國の互認を得て實施せらるるに及び、同會は同法により船舶滿載吃水線指定業務に従事することを認可せられ、同時に從來同會に於て發行したる吃水線證書は其の儘公認せらるることとなりたり。

五、海軍省の利用

同會は又大正十年八月海軍省より材料其他の検査に關し事情の許す限り同會を利用せらるべき旨通牒に接し、爾來此の方面に於ても貢獻するところありたり。

六、鋼船規則

同會鋼船規則は英國船級協會鋼船規則を基とし之に本邦の事情に適合する多少の改訂を加へたるものにして、大正十一年七月逕信省造船規程と同效力のものと認められたり。

第八節 ロイド船級協會日本委員會

ロイド船級協會日本委員會は在英國ロイド船級協會と密接なる關係を保ち、同協會の日本に於ける事業に對し之が普及と援助となし、本邦海運の進歩發達を圖る爲めの機關にして、其の沿革並に事業概要左の如し。

ロイド船級協會が我國に初めて其の検査員を駐在せしめたるは明治十七年にして、爾後本邦造船業並に海工工業の發達に伴ひ漸次其の駐在員の數を増加し大正九年に及びり。而して此の期間新造船の計畫に對する承認及び検査方針は全然倫敦に於ける本部にて處理せられ、駐在員は單に検査員として其の指示に従ひて行動したるに過ぎざりき。

然るに世界大戰以來本邦造船業の異常なる發展は到底如上の如き方法にては満足し能はざるに至り、同九年ジャスパー・コックスを特別代表員として派遣し、之に委囑するに新造船の諸計畫を承認する全權能を以てせり。従つて從來倫敦に諸種の圖面を送付し其の承認を受けたる爲めに本邦造船業者及び造船技術者の蒙り來りたる不便と時日の遷延とを救済する事を得たり。

當時我國は一躍世界的海運國の一に列したるを以て、船主・保険業者及び造船業者間の一部に於て、ロイド船級協會の組織中に直接代表者を選出せんとする希望を抱くものあるに至れり。茲に於て本邦主要海運團體の意見を聴取することに決し、内田嘉吉主催の下に大正十年四月船主・保険業者及び造船業者の主なる代表者會合協議の上、滿場一致日本委員會設立の急務なることを決議せり。而してロイド船級協會と密接なる共通關係機關たらしめんが爲め、日本委員會々長は職權上同協會々員たるべきこと、並に同委員會はロイド船級協會技術委員会に其の代表者として一委員を推薦することとなり、茲に日本委員會の創立を見たり。

斯くて同年四月第一回總會開催せられ、規約を定め役員の選舉を爲し、内田嘉吉第一回會長として就任せり。
同委員會は毎年四回開催せらるゝ外、海事工業の進歩に協会の事業に關し協議を要する場合は臨時に會合す。
ロイド船級協會は大正十一年二月公布せられたる船舶滿載吃水線法により同吃水線指定業務に従事することを認可せられ、同委員會の監視の下に此の指定を爲すものとす。

ロイド船級協會の規約中變更を要する箇所ある時は、豫め日本委員會の批評と提案とを得る爲め通知を受け、又本邦に於ける同協會の事業中重要事項に關し其の意見を諮問さるゝものとす。

造船科及び船用機關科學生中より各一名を選び、獎學の爲め毎年六百圓宛を支給することとし、其の管理を同委員會指定の下に東京帝國大學に依託せり。

第九節 日本海員救濟會

日本海員救濟會は海員の養成・保護を以て目的とし、普通海員養成、高等海員養成、海員風紀の矯正・改善並に勤勉・善行・特行者の表彰、海員の養老・療疾扶助・死亡弔慰・遺族救恤・傷病患者の收容・治療、海員の宿泊、海員の就職紹介、海員貯金、軍事輸送の補助、雜誌・圖書の發行等を其の事業とす。

一、海員養成

同會は神戸・吳・佐世保に高等海員養成所を設け船舶職員の受験に必要な學科を教授し、又横濱及び大阪に普通海員陸上養成所を置き、下級海員の豫備教育を施したる上練習船國後丸に於て三箇月の實地教育を爲しつゝあり。

二、海員寄宿所

明治十四年海員の寄宿所を南品川に假設して以來、逐年各地に之を増設し函館外七箇所に及び、寄宿所開設以來大正十四年度に至る期間寄宿せる海員は累計十二萬九千四百二十八名に達せり。

三、病院

同會附屬病院の設けある地方は横濱・大阪・神戸・門司・長崎の五箇所にして、函館・小樽には同地病院に囑託して診療に従事す。横濱海員病院は關東地方大震災後再築せしものにして、大正十五年一月竣工し最新式の診療設備を有し、外國海員に對しても診療入院の需めに應ず

る國際的病院として大に面目を一新せり。

四、養老・療疾扶助・弔慰金贈與

同會の媒介により乗船したる海員にして職務の爲め不具療疾となれる海員の扶助及び同上の理由による死亡者の弔慰を行ひ來りしが、明治四十二年以來海員養老・扶助・弔慰規程を設け、老年にして退職せる海員に對する養老・慰籍をも行ふに至れり。同年以後大正十四年度末迄に同規程により養老金を給與せられたるもの五百六十名・扶助金を給與せられたるもの二百二十八名・死亡者の遺族に弔慰金を贈與したるもの千八百九十六名にして、是等の贈與金の總額金十二萬三千圓に達せり。

五、標章授與

同會は海員標章授與規程を制定し、品行善良・職務勤勉又は特行あるものに對し夫々勤勉章・善行章・特行章を授與し之を表彰す。

六、海員媒介

同會は明治十四年六月以來、各出張所に於て普通船員媒介の取扱をなしたるが、大正十一年船員職業紹介法發布せらるゝに當り、同年十二月同會は政府より紹介事業執行の命令を受け、爾來年々二萬三千餘圓乃至五萬三千餘圓の紹介事業補助金を下附せられたり。

依つて同會は出張所職制の變更及び紹介事務取扱所増設を行ひ、函館及び小樽出張所を各船員職業紹介所と改め其の出張所には所内に職業紹介部を置き、又若松には新に紹介所を、東京及び四日市には支部經營の職業紹介所を設置せり。

大正十三年四月下關に根據地を有する多數のトロール船乗組員を紹介する爲め、同地に同會船員職業紹介所を開始す。

大正十四年六月に於ける紹介部及び紹介所の數は合計十一箇所にして、同會創立以來十四年三月末日迄に職業を紹介したる海員數は六十七萬九千五百八名に達せり。

大正十五年十二月海事協同會設立せられて無料船員紹介事業を統一したるを以て同會は同事業を廢止せり。

大正十四年度末に於ける會員數は名譽員六名・特別會員六千七百六十六名・通常會員十五萬二千三百十四名なり。又昭和二年度に於ける普通海員の養成は九百七十八人・高等海員の養成は四百三十二人・海員宿泊所の宿泊人員は一萬三千六百一人・病院の治療は入院千八百九十八人・外來二萬三千五百五十人・海員の救護百二十二名・海員の表彰八百六十九人を算したり。

第十節 海員協會

海員協會は航海に關する學術・技藝を研究・鍊磨し且つ海員相互に和親協力し、海事の發達を計るを以て目的とす。
 明治二十九年一月本邦高級海員相計りて兵庫に俱樂部を創設し海員俱樂部と稱し、普く海技免狀受有者を入會せしめ海員の地位向上・福利増進を計り又海事に關する學術・技藝を研究す。爾來漸次其の基礎を固め、明治三十五年七月會館を建築し同四十年三月其の組織を改めて社團法人となし海員協會と稱す。同會は本邦高級海員の殆んど全部を會員として網羅し、研究部・編輯部・俱樂部・宿泊部及び紹介部に分ちて各種事業を行ふ。

一、研究部

海事に關する研究・調査をなし之を發表す、又政府其の他よりの諮問に對する答申をなし、時として名士を招待し各種の講演會を開催す。

二、編輯部

機關雜誌海員協會々報を發行し、會務の現況・會計の報告をなし、時事問題の論議・學術技藝の研究事項の報告其の他參考事項を記載して會員に頒布す。又時々有益なる參考書を編輯し之を出版す。

三、俱樂部

明治三十五年七月會館を新築し同所内に俱樂部を設け、娛樂機關を備へ海員の休養慰安に利用せしむ。

四、宿泊部

宏壯なる寄宿舍を備へ會員の宿泊に便せしむ。

五、紹介部

同會創立以來高級海員の紹介に努力し來りしが、大正十一年船員職業紹介法制定以後は會員たると否とに拘らず廣く一般高級海員の爲に無料職業紹介の勞を採りたり。大正十五年十二月海事協會會の設定により同部を廢止す。

大正十四年三月會員數七千八百人に達し、神戸市に本部を置き横濱・大阪・下關に出張所を、若松外十一箇所に事務取扱所を置く。

第十一節 日本海員組合

日本海員組合は労働條件の維持及び改善・生活安定・政治的竝に社會的地位の向上・組合員共同福利の増進を計るを以て目的とす。

同組合は、從來阪地方に散在せる普通海員諸團體の幹部がゼノアに於ける第二回國際労働總會以來是等小團體を統一して一大團體を作るの

必要を痛感し、種々協議の結果大正十年五月機漸く熟し、在來の諸團體を解散して新に創立したるものなり。而して同組合は法定の船員手帳又は之に該當する官憲の證明書を受有する海員を以て組織し、船員職業紹介・海員宿泊所經營・機關雜誌及び新聞紙の發行・組合員の共済・購買又は消費組合・労働契約履行の監視及び労働争議等に關する事業を行ふものとす。

一、船員職業紹介

同組合創立以來直ちに實施したるが、船員職業紹介法制定せられたる後即ち大正十二年三月以降は同組合員以外をも包含する一般船員に對し無料職業紹介をなすに至れり。大正十一年以降十四年度迄職業紹介人數一萬三千七十七名なりき。大正十五年十二月海事協會の設立により此の事業を廢止す。

二、海員宿泊所

同組合本・支部は勿論、各出張所に無料宿泊所を設け海員の宿泊に便す。

三、機關雜誌及び新聞紙の發行

機關雜誌「海員」を發行す。

四、組合員の共済

組合員の負傷・疾病・失業・養老・死亡等に關し相互共済を計り、夫々弔慰金を贈呈し又海員竝に其の家族の傷病に對し日本海員救濟會附屬病院と連絡を保ち特定診療の取扱をなす。大正十年創立以來十四年度末迄に弔慰金を贈與せし人員三百八十三名、之れが所要金額四千百十二圓に達す。

五、労働契約履行の監視及び労働争議

海員に關する法律及び労働條件の改善竝に雇傭契約履行の監視に任じ、組合員の共同福利増進に必要な事項の研究をなし、労働争議に對する主張・折衝及び仲裁の局に當る。

大正十四年三月末組合員數三萬四千四十九名にして、神戸市に本部を、横濱市に支部を置き、大阪外三箇所に出張所を、門司外三箇所に事務取扱所を置く。

第十二節 大連海務協會

大連海務協會は海事に關する業務の發達及び海員の扶掖を計るを以て目的とす。明治四十二年大連海友會なるものを組織し、大連港に來往する船舶乗組員又は同港に在住する船員に對する慰籍・救済を企てたるを以て之が濫觴とす。其の後同港の進運と共に漸次業務の改善・刷新を計り、大正二年二月其の組織を改めて公益社團法人となすに及び大連海務協會と改稱せり。

同會の事業は之を分ち検査部・海損精算事務部・海事仲裁鑑定部・海員慰籍部・海員救済部・海員養成部・海員紹介部・雜誌部の八部とす。

一、検査部

検査部は同會業務中の主要部にして船舶検査・船價鑑定・船舶屬具検査・重量噸検査・船口検査・積付検査・バルクオイル數量積付検査・貨物検査の八種に分ち、船舶検査委員を委嘱し、關東廳の認可を経て關東州船舶検査規定に準據し州内に於ける外國船及び内地船の検査をなせり。又内地(神戸)に検査員を常置し關東州籍船にして外國の航路に従事する船舶の検査依頼に應ぜり。關東州内の外國船は殆んど支那船にして、從來其の船體・汽罐に對しては外國保險を附し且つ船長以下の職員は主として西洋人を雇傭し來りしが、近時日本の保險を附するのみならず職員は日本船員を採用し殆んど同會の検査を受けつゝあり。是等の支那船舶に對しては内地検査規則を準用し、支那官憲に於て其の効力を承認すると同時に、日本保險業者も亦同會の検査を信頼して保險に應じつゝあり。

大正元年以降同十三年度迄の各種検査成績左の如し、

船舶検査	州内	二四〇隻	總噸數合計	三〇〇、八一四噸
	州外	七五九		二、八一二、六八〇噸
	合計	九九九		三、一一三、四九四噸
船價鑑定	備考州内とは旅順・大連に於て検査せしもの、州外とは内地各港に於て検査せしものを云ふ	二五隻	總噸數合計	三八、四八五噸
船舶屬具検査	揚貨機	九		
	汽罐	二五		
	羅針儀矯正	二一		
	推進器	一		
積付検査		三三九隻		一、二八七、五八一噸
貨物検査		二二四件		
バルク・オイル検査		九隻		八、一二四噸

二、海損精算事務部

海損精算事務は從來大連のみに於て取扱ひ來りしが、近年著しく置籍船の増加したると一般の便宜の爲め、大正十一年度より神戸にも熟練なる海損精算委員を常置し之が事務に従事す。大正十三年度迄に取扱ひたる船舶數十四隻あり。

三、仲裁鑑定部

仲裁鑑定部は海事に關する紛争事件並に船體・汽機・汽罐の價格及び損害の鑑定に應ずるものなり。

四、海員慰籍部

海員慰籍部は海員の休養・慰安の爲め大正十一年海員集會所を建設し、簡易食堂・無料浴場・集合宿泊及び集會室を設け、又別に海員休養所を設置し船員にして一時療養の爲め下船するもの、利用に供せしむ。又一般海員宿泊の需にも應ず。

五、海員救済部

海員救済部は前項海員の慰籍設備と相俟つて必要なる海員救済に關し考慮し、關東廳海務局醫官に囑託して傷病海員の診療並に應急手當と其の家族の救済をなすの設備を有す。又一身上の處世に關し相談にも應ずる爲め人事相談所を設く。是等諸施設は漸次出・入船の増加するに従ひて其の取扱件數を増加し繁忙を極むるに至れり。

六、雜誌部

雜誌部は毎月一回機關雜誌海友を發刊し一般海事思想の善導に努む。

七、海員養成部

海員養成部は從來船舶職員試驗準備の爲め講習會を開催せしも、最近其の組織を改め海員夜學校となせり。

八、海員紹介部

海員紹介部は大正十二年八月以來船員職業紹介法に準據し無料紹介をなすものにて、大正十三年度迄に紹介就職したる員數日本人百十一人支那人百五十九人に達せり。

大正十四年三月末會員數は名譽會員六十四名・特別會員三百二十六名・通常會員百七十二名なり。

第十三節 朝鮮海事會

朝鮮海事會は海員の養成・保護・航海及び造船業の獎勵其他海事の發達を計るを以て目的とし大正九年七月の創立に係る。

同會に於て行ふ事業は海員の養成・慰籍及び救護、海員の表彰、海員紹介、航海及び造船に關する諸調査、海事に關する印刷物發行等なり。同會は京城に本部を置き仁川外六箇所の開港地に支部を設け、海事に關する調査報道の爲め機關雜誌を發行し、一面各開港地に於ける海員慰籍・救濟機關として仁川外四箇所の支部に俱樂部を設置し娛樂機關を設備し海員の娛樂の用に充て、尙ほ土地の狀況に應じて醫療機關を設け或は海員宿泊所を經營す。

創立以來海員の無料職員紹介をなす外、必要に應じ海員講習會を開催し船舶職員を受験者に對し講習をなせり。大正十三年度迄に職業紹介をなしたる員數は甲板部四百五十九人・機関部百二十五人なり。

大正十四年九月會員數は名譽會員五名・特別會員百五十一名・正會員七百二十一名・合計八百七十七名なり。

第十四節 帝國水難救濟會

帝國水難救濟會は本邦沿海に於ける人命財産の遭難を救助するを以て目的とす。

明治二十二年十一月の創立に係り、明治三十年度以來政府より一萬圓乃至四萬圓の補助を受く。同三十一年十月定款を制定し社團法人の登記を了す。

同會は其の目的を實行する爲め本邦沿岸の難所に救護所又は救難組合を置き、救難所には之に救難員と救難器具とを常備す。明治二十二年創立と同時に多度津及び與島に救難所を設立して以來年々其の數を増し大正十三年に於て救難所九十七箇所・同支所八十二箇所・救難組合四十九箇所に及び救助員一萬四千四百六十一名に達す。而して創始以來大正十三年末に至る三十五年五箇月間に於て救護したる回數八千九百四十四回・遭難船數八千七百八十四隻・人員四萬五千七百七十二名、其の船體・貨物の見積價額六千五百七十五萬二千六百六十二圓餘なり。又昭和

二年度に於ける救難所數は百七箇所、被救人員は二千二百一名、同船數は四百二十七隻、其の船體・貨物見積價額は二百八十二萬圓餘なり。

第十五節 義勇財團海防義會

義勇財團海防義會は帝國の海防に貢獻するを以て目的とす。

日・露戰役當時帝國海軍協會は義勇艦隊創設の目的を以て廣く義金を募集し、さくら丸・うねる香丸・さかき丸の三船を建造し、艦隊部を設け専ら之が處理に任じたるが、時世の進運に伴ひ海軍協會は從來の船級部のみを經營することとし、大正十一年一月艦隊部は同會より分離し、同會が從來帝國義勇艦隊建設費金として保管したる財産を以て新に單獨の財團法人を設立し、義勇財團海防義會と稱したり。

同會設立の際帝國海軍協會より引續きたる汽船さかき丸は引續き南滿洲鐵道株式會社に貸貸し、同社に於ては之を大連・上海間の定期船に使用せしが、前述の如く同會の目的は單に船舶の供用のみに留まらず廣く海防上に貢獻せんとするものなるが故に、同船も従前の如く繼續して之を所有することは得策に非ざるを以て大正十一年以來南滿洲鐵道株式會社と交渉を重ねたる結果遂に四十萬圓を以て賣却することとせり。代金は同社の借入金とし十年後に之を返済し、其の開利子は年七分とし毎年四回に分割支拂ふことに決定し、十二年八月賣却の契約を締結し、其の後所有權移轉の登記に引續き船籍を關東州に移轉せり。

創立以來大正十三年末迄に爲したる事業中主要なるものは大正十二年三月金屬製水上飛行機二臺を購入し帝國海軍に獻納したること、尙ほ引續き機體並に發動機を獻納せんとして製作若くは製作設計中なること、造船・造兵・造機・航空及び海防に關し研究を委嘱し又は研究に對する補助の爲め研究費を支出しつゝある事等にして、其の中造船に關する研究費補助は工學博士末廣恭二の船體振動の研究及び東北帝國大學金屬材料研究所のタービン・ブレード用合金の研究に就いてなりき。

而して是等の研究の結果は隨時之を同會の研究報告として發表せられたり。又海防に關する思想の普及を計ると共に同會の事業を紹介する目的を以て、大正十三年十月以降隔月雜誌海防を發行し、同會關係の向に寄附す。

大正十三年末會員數は特別會員千五百八十一名・普通會員千九百一十一名・贊助員六千二百四名なり。

同會創立當時に於ける資産は四百四萬千餘圓なりしが爾後其の收益の幾分を元金に繰り入れ大正十三年末には四百四十四萬七千餘圓に達せり。

第十六節 日本船主協會

日本船主協會は社團法人にして、會員相互に協力して本邦海運業の發達を計るを以て目的とす。

明治二十七年三月關東船主代表として淺野總一郎及び緒明菊三郎大阪に赴き關西船主代表廣海仁三郎・濱中八三郎・岸本五兵衛・岡崎藤吉と會し協議の上日本海運業同盟會を創設す。其の目的とするところは同業者團結して營業上に關する利害・得失を講究し、弊害を矯正し相互の利益を増進するにありき。之れ今日の日本船主協會の前身とす。

越へて明治三十四年五月會名を日本船主同盟會と改稱し、同時に船主以外の一般海運業者をも加入せしめたりしが、四十三年頃よりは等一般海運業者中脫會を主張するものあり、遂に大正二年十月再び船主のみの團體となれり。

是より先き同會は東・西兩部に別れ各別に事務所を設けしが、大正五年十月兩部合併して神戸市浪花町に移轉す。

大正九年三月第三回國際労働會議に參列すべき船主側代表者及び顧問選出の件竝に同會議々案に就き研究・協議をなす爲め、日本船主同盟會理事主催の下に會員以外の大船主及び關西汽船同盟會々員等相集まり第一回船主會を開きたり。其の後數次の會合を重ねるに従ひ船主並に社外船々主全部を含む統一的船主團體設立の必要を認め、川村貞次郎其他の同會理事専ら勸誘に勉めたる結果、漸く一般の同意を得同年四月船主三社を始め其他の大船主入會し、茲に統一的船主團體成立し、次いで同五月名稱を日本船主協會と改め九月組織を變更して社團法人となせり。

世界大戰後の平和條約締結に際しては同會は西園寺大使に對し同會の意見及び希望を開陳し、尙ほ大使一行に加はりたる男爵近藤廉平に對し同會理事會に於て決定したる希望條項二箇條を陳述したり。

ゼノア會議に對しては使用者側代表堀啓次郎以下顧問囑託等を同會主催の船主會に於て推薦す。

續いて倫敦に於て開催せられたる國際船主會議には同會より代表委員五名を選出し、引續きは等委員は各種の分科委員に選出せられ世界海運に關する各種の問題につき研究しつゝあり。

又同會に於て當局に陳情し、其の趣旨を採納せられたるもの、中重要なるものを擧ぐれば高級船員不足救済及び火夫の技能獎勵の方法として船船職員試驗規定の改正、近海航路區域の擴張、代用免狀行使に關する船船職員法施行細則の改正、海港檢疫の簡捷、船船乗組員の簡閱點呼の省略、神戸港修築計畫の改正、輸・移入食鹽及び砂糖の荷役に關する取扱の簡捷、回航認可の期間並に検査地に關する件及び船級協會の

検査効力に關する件につき船船検査施行細則の改正、船船用計器類の検査檢定、樺太に船船法の施行、無線電信聽守員制度の改正、船船所得に對する二重課税の相互的免除等に關するものとす。

又大正十二年關東地方震災後物資輸送船借上に際し同會は進んで仲介の勞を取り迅速且つ円滑に進捗せしめたり。

大正十四年一月末會員數は正會員百二十六名・名譽會員十一名・合計百三十七名にして、船名簿登録船數八百二十二隻・同總噸數二百八十萬餘噸なり。

第二章 港 灣

第一節 港灣の行政

本邦は港灣の數頗る多く、現今商船の出入し得る主なるものゝみを數ふるも千有餘の多きに達す。然れども明治維新以前港灣は天然の儘に放任せられたるを以て、其の效用を發揮せるは僅かに百港内・外に過ぎざりき。維新後俄に海外貿易並に沿岸交通の發達するに及び、港灣の利用も著しく増進して隨所に改良施設を見るに至れり。

今港灣を其の目的に依りて大別すれば商港・漁港・避難港・軍港の四となすことを得。更に商港中横濱・神戸以下三十六港は所謂開港場と定められ外國貿易の地なるが、爾餘の諸港は悉く内地各港間の交通港なり。其の中軍港は海軍大臣の所管なれども、其の他の港灣に關する土木行政は總て内務大臣に於て管掌す。

内務省に於ては明治三十八年全國の港灣八百四十七港の調査を了し、次いで其の調査を基礎とし同四十年港灣修築上重要港灣を選定し、主として國家に於て經營すべきものを第一重要港灣となし、關係地方に於て修築の工を起すに於ては財政の許す範圍内に於て國庫より相當の補助を與へ之を助成すべきものを第二重要港灣と稱せり。而して其の他の港灣は總て地方の獨力經營に委すべきものとし其の中稍々樞要なるものを指定港として選定す。

(一) 第一重要港灣 横濱、神戸、關・門兩港、敦賀

(二) 第二重要港灣 東京・大阪・長崎・新潟・四日市・名古屋・清水・鹽釜・青森・船川・伏木・境・那覇・小松島・高松・今治・若松・伊萬里・鹿兒島・函館・室蘭・小樽(此の中北海道の港灣は全部國庫支辨を以て修築す)

(三) 指 定 港 北海道の六港を加へ合計八十港

次に内地に於て漁港と稱するは大正七年以來農商務省の補助を得て施工しつゝあるものにして十五港を算す。尙ほ其の他に北海道に於て國費を以て修築中の漁港五あり。

樺太に於ける商港は大泊・眞岡・本斗の三港にして其の他十九の小漁港あり。又臺灣の商港は基隆・高雄の兩港にして外に漁港二を修築しつゝあり。朝鮮に於ける開港場は十一港にして釜山・元山・仁川・清津・城津・鎮南浦・群山・新義州・雄基・龍岩浦等之なり、其の外指定

港二十を有し更に税關指定港・地方港等有り。

港灣の維持・管理・使用等に就いては未だ統一的規定存在せず。工事及び警察行政に就いては前述の如く内務大臣之を施行又は監督すれども、大藏大臣は關稅の立場より、農商務大臣は漁業行政・植物検査の立物より、逓信大臣は航路標識の關係より各別々に港灣に關して其の權限を行使し來りたるを以て本邦の港灣行政は錯綜を極め港灣利用上遺憾なる所尠しとせず。

第二節 港灣の施設

明治維新以來我國海運の隆盛に伴ひ大船の建造次第に多く、港灣の利用も亦著しく増進し之を天然の儘に放置するを許さず、其の設備の完成と擴張との必要を感じるに至れり。茲に於て競ふて大規模の修築計畫を企圖し、隨時隨所に之が施設を見たり。更に内務省が重要港灣を選定するや、或は内務省に於て直接事業を起し、或は關係地方の起工に對して國庫より補助を與へ、若くは此の種補助工事を内務省に於て代つて施行する等港灣の改良事業頗る勃興し、我國港灣技術も亦其の發達進歩を見るに至れり。

初めて大規模なる近世的築港の議起りしは明治八年の頃にして、之が實施に着手せるは同十一年三國と大野蒜との兩港修築を以て嚆矢とし、明治二十二年横濱港の大防波堤等が起工せられたるは本邦港灣史上特記すべきものなりき。其の後名古屋・新潟に於ける突堤工事の着手あり、同三十年大阪大築港及び長崎の渡瀬埋立並に小樽の防波堤等の大工事着手せらる。更に日・露戰役後に於ける國勢の伸張は一層築港事業の勃興を喚起し、神戸港の繫船突堤・防波堤等の巨大なる計畫起工せられ、其の他多數築港の新設又は擴張工事の着手を見たり。大正年代に入りては鶴見の埋築を始め、青森の新築港其の他起工せらる。其の後歐洲戰爭は我國内・外貿易に空前の盛況を齎すに及び、各地の港灣は何れも既成設備の擴張と新計畫の樹立等の急務に附すべからざるを感じ、大正七年には先づ大阪港の大擴張起り、室蘭港の起工となり其の他多數漁港の修築工事開始され、引續き神戸港の第二期擴張大工事、全國多數商港の修築・擴張等續出し、其の間横濱港第三次擴張大工事も亦着手せられ、目下何れも盛に施工中なり。

以上述べたるが如き商港・漁港の外軍港は専ら海軍省に於て修築し、横須賀の防波堤・佐世保の船渠港等を初め大規模にして最新なる港灣設備を有す。

今我國が港灣修築の事業に投じたる工費並に投じつゝある工事豫算等を合すれば商港の中要港灣と漁港とのみにても既に四億圓の巨額に上り、若し之に軍港・要港及び指定港以下總ての港灣修築費を加算する時は其の額實に大略五億圓に達すべし。

昭和二年度に於ける内務省直施工中の港灣及び工費は左の如し、

關門海峡	一三、三八八、〇一四	門司港	四、九三五、三二〇
下關港	三、三六三、一〇〇	神戸港	三五、一六八、六〇一
横濱港	二〇、四七五、〇〇〇	清水港	五、七〇二、一〇〇
鹽釜港	五、一五二、八一四	伏木港	四、六六九、〇〇〇
敦賀港	三、一九〇、〇〇〇	小松島港	三、二四六、〇〇〇
鹿兒島港	二、八〇五、六〇〇	今治港	二、八一七、〇〇〇
長崎港	二、三二七、二〇〇	高松港	二、〇六六、〇七五
燒津港	一、六九〇、一〇〇		

第三章 度量衡及び工業品規格統一

第一節 度量衡の統一

我國に於ける度・量・衡に關する規定は明治八年八月太政官達により初めて度量衡取締條例として制定せられ尺・貫・斤・鯨尺の系統を採用し、同時に度量衡種類表及び度量衡検査規則を定めて各府縣に通達せられたり。其の後明治十九年我國はメートル條約に加盟し、メートル法度・量・衡を併用することに決定したると世運の進歩に伴ひ之が改正の必要を感じ、同二十四年新に度量衡法を發布し同二十六年より實施せり。

然るに時代の進歩と共に更に、碼・封度法をも併用する必要あり、明治四十二年再び之が改正をなし、其の單位數は度量衡施行令中に規定せられたるものゝみにても六十餘に及び其の外法定以外のものも亦尠からざるに至れり。従つて其の使用の範圍頗る錯雜を極め不統一甚しく一般業務上並に教育上に及ぼす影響極めて大にして、之が爲めに文化發達の阻害・經濟上の損失尠ならずと認めらる。識者は夙に茲に見る處ありて之が統一を唱道したれども舊來の習慣を變更するの困難と、統一の過渡期に於ける混亂の危虞とは容易に之が實現を見るに至らぬ。

大正六年農商務省内に臨時産業調査會設置せらるに當り、同局は同年六月材料又は機械類の主なる製作者たる工場等三十箇所に對し、現行度量衡の不統一の状況及び之が爲めに生ずる不利・不便の事例、度・量・衡を統一するとせば如何なる系統のものを採用するを可とするや及び其の爲めに生ずる損失並に統一後の利益に關し意見を聴取せるに、何れも度・量・衡の不統一甚しく、之を整理するの急務なることを述べ、尙ほメートル法に統一するを可とするもの多數にして、其の爲めに生ずる不利は一時的なるべく統一後の利益と比すれば願慮すべき問題にあらずとなせり。

次いで同年十一月同局は再び主なる官廳・専門學校・學會及び協會等二十八箇所に對し、主なる工業用材料並に機械等に對し若し部分的に度・量・衡の統一を行ふものとなせば如何なるものより着手すべきやを質したるに、一定時期に於て強制的に同時に且つ劃一的に統一するを可とするもの多數を占めたり。

一方民間に於ては大正七年工學會の主張により十四箇學會並に協會は聯合工業調査委員會なるものを組織し、我國工業教育の改善、度・

量・衡及び工業品規格統一、工業振興策等につき調査をなし、同年七月其の第一總會に於て度・量・衡の統一を議し、メートル法の採用を議決す。其の後更に之が實施の方針・方法につき考究し、大正十年六月之を公表せり。

是より先き大正八年六月政府は度・量・衡及び工業品規格統一調査會を設置し、我國の度・量・衡は如何なる系統に統一すべきか故に其の實行方法につき研究したる結果一の答申を得たり。今其の大意を示せば左の如し、

現在本邦に於ける度・量・衡中、我國固有系統なる尺・貫・法は各單位の比率錯雜し、計算不便にして其の使用範圍は全然本邦内に制限せられ、國際關係上不都合の點多く適當なるものとは認め難し。又碼・封度法は我國學術・軍事・工業・土木・運輸等に深き因襲をなせども、各單位の關係複雜にして不便なること、本邦固有系統よりも甚しく、英・米兩國に於てもメートル法を普及するの方策を講じつゝあるに徴するも、之に統一することは不得策なりと云はざるべからず。然るにメートル法は十進法にして、且つ細密なる寸法・容量・重量を表示するに適し、前二者に比し諸般の目的に對し透に使用上の利便多く、殊に工業上に於てはメートル法を使用するが爲め作業能率増進すること實例の證明する處なり。

日・英・米・佛等世界二十六箇國がメートル法を國際度・量・衡となさんが爲めメートル條約を締結したるは如上の理由に外ならず、而して佛・獨・伊等三十一箇國は法令を以て之が専用を強制し、日・英・米等十一箇國は其の國固有の度・量・衡と之を併用するに至れり。斯くの如くメートル法は世界を通じて使用の範圍を擴張し、漸次國際的度・量・衡たらんとする趨勢にあり。我國に於ても既に理・化學、醫學、軍事、製鐵業、電氣工業等に使用し其の他海軍に於ても一部に之を採用し、鐵道省も亦同法に統一せんとする方針に決定せり。故に我國度・量・衡は之をメートル法に統一するを最も得策とし、其の實行容易なるものより漸を追ふて改むるを至當とす。

政府は右の答申其の他により遂にメートル法採用に決し、大正十年四月度量衡法中改正、同十三年五月同施行令中改正、同年六月同施行細則中改正を公布し、從來の諸系統度・量・衡をメートル法單一制に改められ、大正十三年七月一日より施行の事となれり。

而して從來の慣用度・量・衡は或る特殊の事務又は事業を行ふものを双方の當事者とする場合に於ては同令施行後十年間を限り、其の他の場合に於ては二十年間を限り之を用ふることを得せしむることとなり。

第二節 工業品規格統一

工業品の規格統一は最も重要な工業政策の一にして、同様の目的に對し製品の形状・寸法及び品質の區々なるものを統一して大量生産の

實を得せしめ、依つて時間及び材料を節約し、而かも著しく其の生産費を低減し且つ交換性を増加し、尙ほ標準試験及び標準性能を定めて各種製品の比較を便ならしむる等幾多の利益を齎らし生産・取引及び使用上非常に必要なる施設なりとす。

而して其の方法は

- (一) 各箇の工場に於て行ふもの
 - (二) 箇々の協會又は聯合會に於て行ふもの
 - (三) 一國に於て行ふもの
 - (四) 萬國的に統一するもの
- の四種ありと雖も是等の中(三)に屬するものは最も主要なるものとす。

一、各國の中央機關

今日中央機關の設けある國は英吉利、獨逸、佛蘭西、白耳義、伊太利、瑞西、瑞典、和蘭、諸威、丁抹、埃太利、匈牙利、チエツコ・スロバキヤ・芬蘭、波蘭、露西亞、加奈陀、亞米利加、濠太利及び日本の二十箇國なり。而して是等各國の機關中歐洲大戰以前の設立に係るものは千九百一一年創立の英國工業品規格統一委員會を繼承したる英國規格統一協會のみにして、獨・佛・米等は其の起源は古きも國の中央機關として現はれたるは千九百十七年乃至千九百十八年なりとす。然れども是等は他の諸國と共に大戰に依りて一層斯業の重要なことを感じ其の促進に努めたる結果調査機關設置の近年なるに拘らず、多くは該國の工業の發達に寄與せし所尠からず。就中獨・米のものは其の規模大にして事業の範圍も亦廣汎なり。而して英國其の他の中央機關の殆んど全部は私設團體にして、其の構成團體は學會・工業團體及び政府の部局より成り、決定規格は船舶・車輛・土木・建築・機械等に用ふる金屬其の他の材料、機械部分品、工具其の他の工業品に關するものなり。

二、萬國的统一事業

萬國的统一事業は各國に於けるものゝ如く進捗せずと雖も、或種のものに就いては既に着手せられ相當の發達を遂げたり。即ち萬國電氣工藝委員會・萬國照明委員會・萬國航空機規格委員會の三團體は此の規格統一事業の爲めに設けられ、各國の中央機關は之と聯絡を保ちつゝあり。

三、幹事會議

幹事會議は各國の中央機關の幹事が非公式に開催するものにして、其の目的は各國の機關が相互に知識の交換を行ひ、將來標準規格の或ものは萬國的に統一するを各國の利益なりと認め、之に要する準備的事項に付き意見の交換等を行ふものなり。其の第一回は大正十年四月倫敦

に、第二回は同十二年七月瑞西ツリーツヒに於て開催せられ、其の本部を瑞西工業規格統一局に置き各國の通信事務を此の一箇所にて統轄することゝしたり。

四、我國の規格統一事業

(1) 沿革

本邦に於ても工業用品標準統一の必要を認めたることは久しかりしも未く實行を見るに至らず、明治三十八年農商務省主管の下に、ボート・ランド・セメント試験法の統一に關する調査を行ひ、其の成案を同省告示として公布し、官廳の購入するセメントに適用したることを日本に於ける規格統一事業の嚆矢とす。次いで同四十三年日本電氣工藝委員會が萬國電氣工藝委員會に加盟して電氣機械・器具の名稱、格付け等の統一事業を始め各種の基準を定め、大正二年上水協議會は工學會に委嘱して水道鐵管の標準仕様書を選び、同五年製鐵業調査會は鋼質及び鋼材の寸法に關する標準規格を調査し、同七年には逕信省主管の下に標準船型を制したり。其の他學會等に於て標準規格の研究をなしたるもの少からず。是等は何れも現在の規格統一調査會の前驅をなすものと云ふべきも未だ一國の中央機關と稱すべきものにあらざりき。

而して我國の規格統一事業が一つの組織立てる機關となりしは大正八年設立の度・量・衡及び工業品規格統一調査會成立以後にして、同會に於ける審議の結果は工業品の規格に就いては別に常設の調査機關を設け之を審議するの必要あることを認め答申せり。而して現在の工業品規格統一調査會は此の答申に基づき大正十年四月設立せられたるものなり。

(2) 組織

工業品規格統一調査會は農商務大臣（農林省・商工省分離後は商工大臣）の監督に屬し工業品の規格統一に關する事項を調査審議するものにして、關係各大臣の諮問に應じ意見を開申し、又は關係各大臣に建議することを得るものなり。而して會長は商工大臣之に當り、副會長一名・委員七十名以内を以て組織し、必要に應じ臨時委員若干名を置くことを得と規定せらる。委員は關係各官廳の高等官及び學識・經驗ある諸學會・協會・工業團體及び主なる工場・幹部等の中より内閣に於て之を任命し約八十名あり。

是等の委員は第一部金屬材料、第二部金屬以外の材料、第三部電氣機械及び器具、第四部一般機械及び器具の四に別たれ、更に其の下に通計二十の委員會ありて各其の分擔に従ひ調査を進めつゝあり。

(3) 事業

工業品中陸・海軍其他官廳・民間工場等に於て廣く使用され、其の統一が工業の發達上最重要なるものにして且つ統一の可能性多きもの

を先とし、順次調査・審議に着手す。既に部會又は委員會を開催して決定する規格の數は大正十四年五月に於て二十七件にして尙ほ審議中のもの二十數件あり。

之が實行方法としては先づ官廳に於て率先之を實行すべき必要ありと認め、決定規格中金属材料標準抗張試験片・針金の徑・薄板の厚及び其の稱呼は大正十四年三月及び四月農商務省告示として、政府に於て製造し若くは購入し又は政府の注文する工事若くは製造品には、已むを得ざる場合の外此の規格によるべきことを公示したり。又大正十三年三月決定したる鍍銅品・鍍銅品・鍍物用銑鐵の規格外八件も右と同様政府はなるべく此の規格による方針の下に公布せんとし其の手續中なりと云ふ。尙ほ政府は官廳其他一般に對する普及方法として、商工省に於て一定の様式により印刷したる規格を各官公署・主なる工場・學會等に配付し其の實行を奨励せり。

上述各部に屬する調査項目中既に決定せるもの左の如し、

- 第一部 金属材料抗張試験片・鍍銅品・鍍銅品・鍍物用銑鐵・橋梁建築及び一般構造用壓延鋼材・造船用壓延鋼材・汽罐用壓延鋼材・鐵道車輛用壓延鋼材・鋼材重量及び寸法公差・標準棒鋼の寸法・標準型鋼の寸法・水管式罐用罐目無鋼管・焰管式罐用罐目無鋼管・機關車罐用罐目無鋼管・一般用罐目無鋼管及び鍊鐵管・瓦斯管
- 第二部 普通煉瓦・耐火煉瓦・空洞煉瓦・木材
- 第三部 針金・薄板の寸法及び稱呼・電球の口金及び承口のネヂの寸法・電氣用銅線
- 第四部 航空機及び自動車用螺子・寸法標準數・等比標準數・普通爐

第四章 無線電信・電話

本邦無線電信の研究は明治二十九年既に逕信省電氣試験所に於て之を開始し、其の當時船舶に之を應用する必要を説くものも亦多く、海軍に於ても夙に其の研究を始め三十三年には調査及び研究の機關を特設し、三十六年機器の製作を創め、翌三十七年には廻各艦に其の装置を實施するに到れり。時恰も日・露戰役に際し、三十八年五月二十六日假裝偵察艦信濃丸より「敵艦見ゆ」の無線電信を發したるは國民の忘れざるところにして、又同戰役に於ける帝國海軍の無線電信装置が敵海軍に比し優秀にして彼の大捷に寄與せしこと大なりしを證するものとす。

世界各國も亦之が研究に益々歩を進め、三十九年十一月前獨逸帝國政府の名を以て第一回萬國無線電信會議を柏林に開催し、列國（英・伊兩國を除く）も亦各代表者を派して之に列せしめ、國際無線電信條約を締結せり。我政府が明治三十八年三月遠洋漁業獎勵法を公布するに際し無線電信若くは電話設備を其の獎勵事項の一に加へたるは第二篇第五章第四節にて述べたる如し。又東洋汽船會社は無線電信設備の客船として缺くべからざるを認め、天洋丸の新造に當り獨逸テレフンケン式機器を購入し据附をなせり。當時逕信省に於ける研究及び實驗は愈々其の歩を進め逕信省式無線電信機器成りしを以て、天洋丸の外國製機器を之に代へ又千葉縣銚子町にも之を裝置したり。明治四十年五月十六日公衆通信無線電信を取扱ふ本邦最初の船舶局及び海岸局を開設して國際條約に對應するに至れり。爾來同省は銳意是等の増設に努め、補助航路受命船には其の施設を強制し、大正四年度に於ける船舶局數七十三（中官設六十三、私設九、殖民地所管二）に達せり。然れども本邦に於ては通信事業全部を官營と爲し居る爲め民間船舶に於て無線電信の施設及び經營をなすこと困難にして、遠洋航行の船舶漸く多きに至りたるも船舶局の發達は之に伴はざりき。此の時に當り彼のタイタニック遭難の慘事は世界海軍關係者を刺戟すること甚しく、英國政府の招請により、大正三年一月倫敦に於て海上生命保安に關する國際會議の開催を見たり。而して其の假協約中に五十人以上を搭載して協約國及び其の屬領の港を出入する船舶には無線電信施設を強制するの項を加へられたる爲め、本邦船舶は之が影響を受け我國現制度の改善を望むもの多かりしを以て、政府は從來の電信・電話業專業主義の一部を緩和し、同四年六月無線電信法を新に制定・發布して航行の安全・自己業務に關する通信若くは公衆通信を取扱はんとために私設無線電信局を施設及び經營するの途を開きたり。爾後船舶局數頓に増加し、同十三年末の統計に依れば内地に於ける私設船舶局數は五百六十三に上り官設は却て三十一に減じ官廳所管十九となり、殖民地管内に於ては私設七・官設一・官廳所管三となり、總計六百二十四局に達したり。又昭和二年九月末には船舶局總數は九百十六隻に達したり。海岸局も銚子局の開設以來同年に潮

崎・角島・大瀬崎・落石、同四年に下津井、八年に千島占守島の幌筵、同十年に原の町逕信所及び富岡逕信所より成る磐城（對米通信専用）同十二年に大阪（逕信所）那覇其の他諸島嶼の各局開設せられ、又殖民地管内に於ても臺灣の基隆・朝鮮の京城・關東州の大連灣及び同分室等の各局相次いで開設せられ、何れも年中無休にて公衆通信をなすに至れり。尙ほ軍衛所管の船橋・石狩・金澤・各軍港所在地・小笠原父島・樺太大泊・臺灣風山・朝鮮沿岸各所其の他の無線電信所も建設せられ各便宜一般通信の一部を取扱ひ居れり。又東京天文臺・中央氣象臺及び神戸海洋氣象臺も亦報時若くは氣象報の目的を以て無線電信設備をなし、其の他にも鐵道省所管海岸局、種々の目的を有する官・私設陸上局等ありて其の數も亦多きを加へたり。

報時及び氣象報は船舶には緊要のことなるが、明治四十四年十二月以降東京天文臺は其の陸上連絡電纜と銚子局の逕信用機電器とに依る自働的發信を以て毎日定刻に中央標準時を報知し、大正三年十二月以降中央氣象臺は其の暴風警報を銚子・富貴角及び大連の三局より發信し居たる處同十年四月神戸海洋氣象臺成るに及び同所も自己の無線電信裝置に依りて専ら海上氣象を放送通信するに至れり。又航行中の船舶は通信距離に入るときは毎日定刻三回若くは隨時各自の氣象觀測及び警報を各氣象臺に報告し、各氣象臺も亦毎日定刻三回若くは隨時實況氣象報及び警報氣象報を放送通信するの規定あり。新聞電報は航行中の船舶特に客船よりの受信を希望せらるゝこと大なるを以て明治四十三年七月無線電報通信社成り、東洋汽船地洋丸船上に於て本邦最初の無線新聞電報に依る海上新聞を發行したるが、爾來諸客船の之を利用するもの漸く多きを加へ、現今船舶局は報時及び氣象報と共に該放送通信に任じ居れり。

關東大震災に於て通信中樞機關全滅し、震災地以外に對する内・外通信全く杜絶したる際、横濱港に在りたる東洋汽船これや丸の私設船舶局が臨機震災情報を送・通信し、磐城無線局之を聴取して更に海外に報じ、次いで各船舶局及び海岸局も亦之を各方面に傳へ、將に危殆に陥らんとしたる震災地の治安を維持し且つ救済の途を速かに開かしたるは、世の尙ほ忘れざる功績なるべし。

無線電話は無線電信と共に各方面に於て其の研究及び實驗を重ね、逕信省に於ても明治四十年來之を繼續し、同四十五年にはT・Y・K式無線電話機的设计成り大正三年には伊勢灣口三箇所に之を設備して實用に供し、更に船舶・陸上間の實驗をなすこと數次にして何れも好果を收めたり。更に進んで有線・無線接續交信裝置に成功するや、神戸船舶業者が同地に無線電話交換局の設置を請願し、且つ其の建設費寄附を申出づる等其の利用を望むもの尠からざりしが、終に同地に其の實現を見るに至り同十二年一月以降其の取扱を開始し、加入船舶數約二百三十隻に上り大阪商船最も多く之を利用せり。

國際無線電信條約附屬規則は無線電信通信取扱の範圍を定め、之に應じて従事者の資格を制定すべきことを規定せるが、本邦に於ては逕信

省令により私設無線電信通信従事者の資格を一級及び二級と定め、尙ほ國際的關係なき三級を加へて三種とせり。更に同省は試験及び詮衡の制度を設け、其の任命したる試験委員に於て學術及び技能を試験し、若くは實歴を詮衡して資格を附與しつゝあり。官設無線電信通信従事者は從來の選信官吏練習所に於て明治四十一年十一月第一回の養成を始め、私設は無線船舶局積出當時は同所の卒業生及び船舶業者の依託生として同所にて修業したるもの、若くは陸・海軍の實務経験者中の有資格者に之を求めたるも、其の補充十分ならずして一時は同業者間の重要問題たりしことあり。無線電信法發布當時、無線機器製作業者安中電機製作所が帝國無線電信講習會を起し、一級若くは二級の資格檢定試験に應ぜんとするものに對する講習を開始し、幾多の合格者を出して其の需要を補ひたるは、頗る機宜に適したる舉にして船舶業者の受けたる利益も亦大なるものありしと謂ふべし。其の後同様無線機器製作業者にして此の種の企圖をなすもの二・三ありしも、釀金四十有餘萬圓を船舶業者に求めて無線従事者の養成を主要目的としたる電信協會成りたるを以て、大正九年十月前記諸養成所を合併して東京市外目黒に電信協會新校舍を起したり。同十二年三月末の統計に依れば無線技術員の數は官設船舶局長三十名・同局員二十八名、官廳所管及び私設船舶局従事者一級四百四十四名、二級六百一十一名、三級六十八名他に外人五名あり、其の大部分は私立養成機關の出身者なりとす。又昭和二年末に於ける技術員數は一級七百四十五人、二級二百八十三人、漁船級五十人、三級七十一人、廳守員九百三十二人合計二千八十一人に達せり。

本邦各船舶局に設備する機器は一分時間送受語數・送受電波種類及び電波長・晝間所要通達距離に應ずる電力等に夫々の規定あり。送信用電力は普通七キロ・五キロ・三キロ及び一キロの四種とし、二分の一キロ若くは四分の一キロ電力の補助裝置を有し、電源は各自船舶の發電機に之を仰ぎ、電動機に依りて高周波交流發電機を運轉して送信電力を起し、補助裝置は二次電池を電源とするを常とす。

送信方式は最初火花式なりしが、後に隔滅火花式となり、近來電弧式若くは真空管式による持續電波使用船多からんとし、受信に於てはれ磁石檢波器の使用に初まり、後真空管式も亦之に加はり、更に増幅器をも附加して能率を擧ぐる等改善の歩を進めつゝあり。無線裝置は何れも供給を内地各製造者に仰ぎ、外國製造の機器を備ふる船舶局僅かに八に過ぎず。

機器製作業者は日本無線電信株式會社(元日本無線電信機製作所・大正四年創立・同九年組織變更・資本金百萬圓)株式會社安中電機製作所(大正五年創立・資本金百萬圓)東京無線電機株式會社(大正十一年創立・資本金百萬圓)等其の主なるものにして各獨特の型式を有せり。又沖電氣株式會社・株式會社明電舎は重要機器の一部を東京電氣株式會社・株式會社芝浦製作所は真空管を製造・供給し以て本邦無線界に貢獻したり。

本邦各方面に於ける無線電信・電話に關する研究、實驗及び製作何れも其の歩を進め、今は海事關係としては世界各國に比して敢て遜色なきに至れり。唯無線方向測定機及び無線水路標の利用の如きは未だ實現せざるも近來官・民共に其の促進に努めつゝあり。選信省が明治三十年十二月以來幾多の研究及び實驗を重ね選信省式隔滅火花送信裝置、磁石檢波器、T・Y・K式無線電話裝置、有線無線接續電話裝置等を發表したる如きは世に顯はれたる著しきものとす。陸・海軍に於ては軍機關係上世に發表したるもの尠きも、陸軍は嘗て支那の北京・天津・漢口・青島・濟南等に又西比利亞の浦鹽、ロシヤ島、スーチャン、ブラゴエ、ハルビン、滿洲里、チタ等の各地に固定若くは移動無線局を設けて大に軍事行動を援けたるに徴しても其の内容を察するに足るべし。尙ほ内地及び殖民地各地にも通信所を有し、且つ固定・移動・航空・携帶等各兵科特有の研究を進めつゝあり。海軍は日・露戰役に於て既に有效なる利用をなし居れり。又船橋・海軍省・各軍港其の他要所に設備をなし、船橋局の如きは大正五年十一月十六日太平洋橫斷無線通信を開始したり。當時選信大臣が米國大統領と交信したるは此の局なりとす。尙ほ海軍は大正八年電弧式送信法並に無線電話をも實用に供し、更に發電機式の研究をなし特別高周波發電機及び周波變昇壓器の設計成り、其の他水中無線・紫外無線・方向測定器・真空式送信等の研究大に進みたり。政府は大正十年警備無線局を開きて對米通信を始め、華府會議の決議に依るヤツブ島無線局を起さんとし、同十二年には大阪對外受信局を設け、尙ほ同三年より對歐局(千キロ)對殖民地局(五十キロ)内地連絡局三箇所の建設に着手す。又大正八年三井物産會社が支那政府と契約して北京附近に對歐・米無線局建設を請負ひ、全部を内地製品に仰ぎて既に之を了り、對歐・米交信試驗を確實に成功せり。近年鐵道省は各連絡船の船舶局を自己の所管に移し、銳意海・陸無線交信及び交信設備の發達に努め、進んで列車無線電話をも創めんとせり。大正十二年無線電話放送局開設の議東京其の他各地民間に起り既に其の建設に着手せり。又選信省は門司に有線・無線接續電話局を開設せんとせり。又政府は大正十三年の議會に船舶無線電信施設法及び日本無線電信株式會社法を提案して、總噸數二千噸以上の船舶若くは五十人以上の人員を搭載する船舶に無線電信の施設を強制し、且つ此の法施行地内の港に出入する外國船舶にも亦之を準用せんとせり。又外國無線電報取扱施設等を政府に供用し、且つ外國に於ける無線電信・電話事業の經營、該設備の貸附及び工事の請負、並に無線電信・電話用品の製造及び販賣並に是等に對する投資を營むべき資本金二千萬圓の特殊會社を起さんとする議あり。以上諸企畫は何れも直接及び間接に將來の船舶無線通信の發展を促進せんとするものとす。

第五章 航路標識

一、沿革

安政六年六月横濱開港以來我國の對外貿易は日に隆盛に赴き外國船の出入・寄港するもの漸く多かりしを以て我國の沿岸に於ける燈臺の設備を要すること甚急なるものありたり。慶應二年五月英・佛・蘭・米の四箇國と江戸條約を締結したる際、該條約中に燈明臺設置の條項あり、觀音崎（東京灣口）・劍崎（東京灣口）・野島崎（安房國白濱）・神子元島（伊豆國下田沖）・櫻野崎（紀伊國串本港外）・湖岬（紀伊國）・佐多岬（大隅國最南端）及び伊王島（長崎港口伊王島の北端）の八箇所に燈臺を、本牧（武藏國横濱港口本牧鼻の洲の北東方）・函館（北海道渡島國）の二箇所に燈船を設置することに決し、先づ英人デー・ヌチブソン兄弟を顧問技師に擧げて之を計畫せしむ。次いで英國より専門技師、船長及び機關士等を招聘し、明治元年より標識事業に従事せしめ、同二年一月一日觀音崎燈臺成り直ちに點燈す。之れ實に本邦に於ける洋式燈臺の嚆矢なりとす。以上の八燈臺は明治六年九月點燈せる潮崎を最後とし、何れも順次竣工す。爾來明治十四年迄燈臺の建築及び技術者の養成より看守業務に至る迄總て雇外人殊に英國人をして擔當・掌理せしめ來りしが、此の年一切の事業は全部本邦人を以て企畫經營すること、なれり。爾後航路標識管理所を設け、燈臺其の他の航路標識の工事・保守及び用品の作業に關する事務を掌らしめ、標識の數は年と共に増加し、特に近年は新式の設備を以て漸次舊來のものと換裝する等、銳意之が改善に盡し其の成績大に見るべきものありたり。大正十四年九月從來の航路標識官制廢止せられ、代りて燈臺局官制々定せられ、前記の事業は總て燈臺局の所掌となれり。

朝鮮に於ける航路標識事業は明治三十四年時の駐在日公使が日本人貿易規則の條章に基づき韓國政府に交渉したる結果、同國政府は各航路に標識を建設する計畫を建て、翌三十五年五月初めて仁川に海關燈臺局を設置し、仁川航路に小月尾燈臺外三箇所の建設に着手し、同三十二年六月竣工點燈を開始したるを以て嚆矢とす。爾來日・露戰役當時日本政府の援助を受け標識の急設を計り、引續き之を建設した明治四十三年日・韓併合後同四十五年官制改正の結果、從來の航路標識管理所を廢止し同事業は直接逓信局に於て管理するに至り、益々増設改造を行ふ事となれり。

臺灣に於ける同事業は臺灣總督府交通局の所掌にして、領臺當時航路標識と稱すべきは燈臺六基（淡水高燈・同低燈・安平・高雄・漁翁島・鷺鷥鼻）・浮標・立標六箇（淡水浮標三箇・基隆浮標二箇・立標一箇）に過ぎざりしが、其の後之を増設し、船舶通報の取扱を開始し、専ら海

難の豫防に努め大に面目を一新するに至れり。

二、航路標識に關する法令

航路標識に關しては明治二十一年十月勅令を以て航路標識條例を發布し、航路の安寧を保護する爲め政府に於て設置するものと、土地の形狀又は情況に依り地方稅又は區町村費を以て設置するものとに區別し、後者にありては地方長官に於て逓信大臣の許可を受けしめ、其の建設に關する手續は明治二十一年十月逓信省令を以て制定せられたり。以上の外私設航路標識に關しては同二十二年三月逓信省令を以て取締條例を規定したり。

朝鮮に於ては大正七年十月朝鮮總督府令を以て朝鮮航路標識規則を發布し、臺灣に於ては明治三十一年五月臺灣總督府令を以て臺灣航路標識規則を發布し、何れも前項内地航路標識條例と略々同様の規定を設けらる。

三、航路標識の種類

航路標識は夜標・晝標・信號所・霧警號の四種とす。夜標は燈臺・燈竿・導燈・挂燈立標・挂燈浮標の概稱にして、晝標は立標・浮標・浮標の概稱、霧警號は霧笛・霧鐘・霧砲・爆發信號・水中信號の概稱なり。又信號所には船舶通航信號をなすものと潮流信號をなすものとあり。

以上各種の航路標識は明治三十九年末にありては、其の數總計三百八なりしが、爾後年々増築の結果大正十四年五月に於ては、總計七百二十六となれり。明治三十九年後毎五年日に於ける合計數は左の如し、（逓信省調査）

	夜標	晝標	信號所	霧警號	合計
明治三十九年末	一九二	九八	〇	一八	三〇八
四十四年末	二一六	一三四	七	二〇	三七七
大正五年末	二七〇	一二五	七	二六	四二八
一〇年末	三三一	二五八	一一	二八	六一八
一四年五月	四八一	一七五	一一	五九	七二六

尙ほ昭和二年末に於ける夜標數各内譯、信號所を表示しすれば左の如し、

六、船舶通航及び潮流信號

内海沿岸中に特に指定せられたる場所に信號所を置き、其の附近を通過する船舶に對し船舶通航信號、潮流信號又は兩信號をなさしむるものにして、之が取扱は明治四十二年七月通信局告示船舶通航及び潮流信號規定に依る。

船舶通航信號は信號所附近に於ける船舶の動靜に關し之を爲すものにして、晝間に在りては黒色の船舶通航信號塔に白色の記號を表示し、夜間に在りては該塔に燈を掲げて之をなすものとす。

潮流信號は晝間に在りては白色柱の頂に於て一端に紅色圓形板、他端に黒色矩形板を有する白色桿の位置を轉換し、夜間に在りては白色の潮流信號塔に燈を掲げて之を爲すものとす、

昭和二年末に於ける信號所は左の如し、

(1) 船舶通航信號及び潮流信號を爲すもの

部 崎(下關海峽東口)

高根 島(三原瀬戸高根島の北端)

臺場 鼻(下關海峽西口竹の子島)

大濱 崎(布刈瀬戸因島の北端)

(2) 船舶通航信號のみをなすもの

火の山下(下關峽早瀬瀬戸)

赤 坂(下關海峽西口)

(3) 潮流信號のみをなすもの

中渡 島(東島海峽中渡島)

(終)

昭和十年十二月十日印刷
昭和十年十二月十五日發行

日本近世造船史 時代大正
定價七圓五拾錢 (本文及び附録とも)

著者 東京市麹町區丸の内三丁目八番地 造船協會

發行者 東京市本郷區千駄木町七二番地 川尻政吾

發行所 東京市麹町區丸の内三丁目八番地 造船協會
電話丸の内一〇六九番
振替東京一三七五〇番

發賣所 東京市神田區昌平橋際 工業圖書株式會社
振替東京六一七一七番

印刷者 東京市小石川區久堅町一〇八番地 島 潔

印刷所 東京市小石川區久堅町一〇八番地 共同印刷株式會社



終

