

鐵所に委託し得べき旨を布告したり、

四年二月第一船渠竣工を告げたるを以て、開渠式を執行したり、此日有栖川熾仁親王殿下台臨あらせられ、嚴肅に開業式を了せり、入渠式には、軍艦春日を使用し、又船架より飛龍丸を進水せしめ、來賓の觀覽に供せり、同年四月佛艦シウブリヌ入渠す、是れ外國軍艦の入渠を許せしもの、嚆矢とす、

第二節 民設工場

第一項 三菱合資會社長崎三菱造船所

沿革 在長崎三菱造船所第百七十九圖は、飽浦立神及小菅の三工場より成る、而して、飽浦及立神工場の設立は、江戸幕府時代に在りて、小菅工場の買収は、維新後にあり、初め此三工場は、長崎縣裁判所の管轄となり、次に工部省に轉屬せしが、終に十七年に至り、政府は當時長崎造船局と稱せし此三工場を擧げて、三菱會社に貸與し、貸借期間を二十五個年と定め、契約締結を了せり、右の顛末は、既に第二編及第三編に於て敘述せしが如し、

二十年に至り、三菱合資會社は、上記貸借契約を改めて拂下を受け、全然同社の有となし、世界の風潮に伴ひ、著々工場の整備を計れり、殊に、當時木船製造は、漸く衰微し、鐵船之に代り、次で鋼船製造勃興して、造船業は一大革新の氣運に向ひしかば、會社は應急の設備を施し、二十二年に鋼製汽船筑後川丸、木曾川丸及信濃川丸の建造を遂げたり、然れども、世界造船業の發達は、益々工場設備の改良を促したるを以て、會社は飽浦造船工場及立神造船工場を擴張し、斬新の器具機械を増設し、終に今日の狀況に達せり、之を詳言すれば、即ち總噸數一萬三千五百、實馬力一萬六千五百の大船にして、其汽機は最新式「パーソンズ、タービン」のもの、僅々一ヶ年内外に建造し、其成績は頗る良好にして、歐米先進國に於ける屈指の同業者に比して、遜色なきに至れり、

幹部組織及營業資本金 幹部の組織は、所長の下に副長若干名ありて、各本所の事業を分擔し、所長に對し責任を有す、其分科は左の如し、
一、技術部 造船設計 造機設計 電氣設計 造船工場管理 造機工場管

理 豫算 船渠 建築
一、事務部 通信係 會計係 勤怠係 取締係

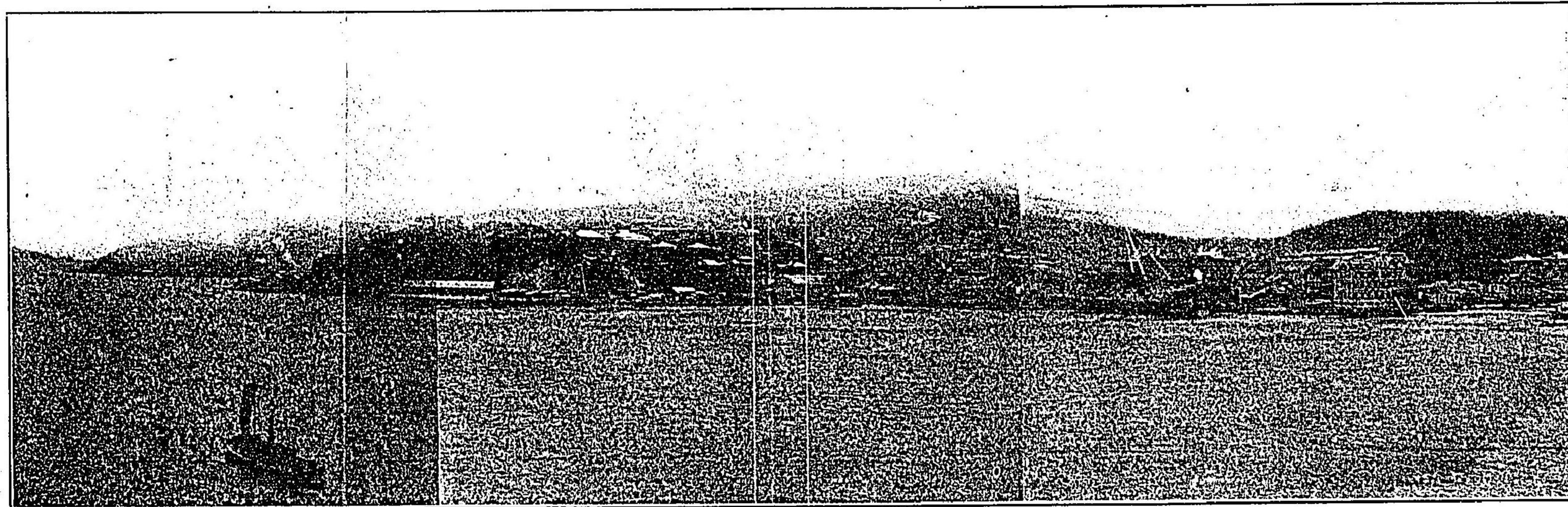
營業資本金は、運轉資本の多寡に據り、一定の數字を示す能はずと雖も、約千五百萬圓にして、其内固定資本のみにて一千万圓を下らずと云ふ、

所員職工人夫 十七年創業の際、所員は二十名内外、職工は僅かに八百人に足らざりしが、今日〔四十年十二月〕にては、所員の數は四百六十九人〔重役技師三人、技士五十二人、技士補二十六人、事務員五十五人、月給俸百四十六人、日給俸百七十二人、大浦丸高等船員四人、外國人六人〕又日々登場する職工八千五百人以上に上り、工場の設備も亦之れに稱ふ、

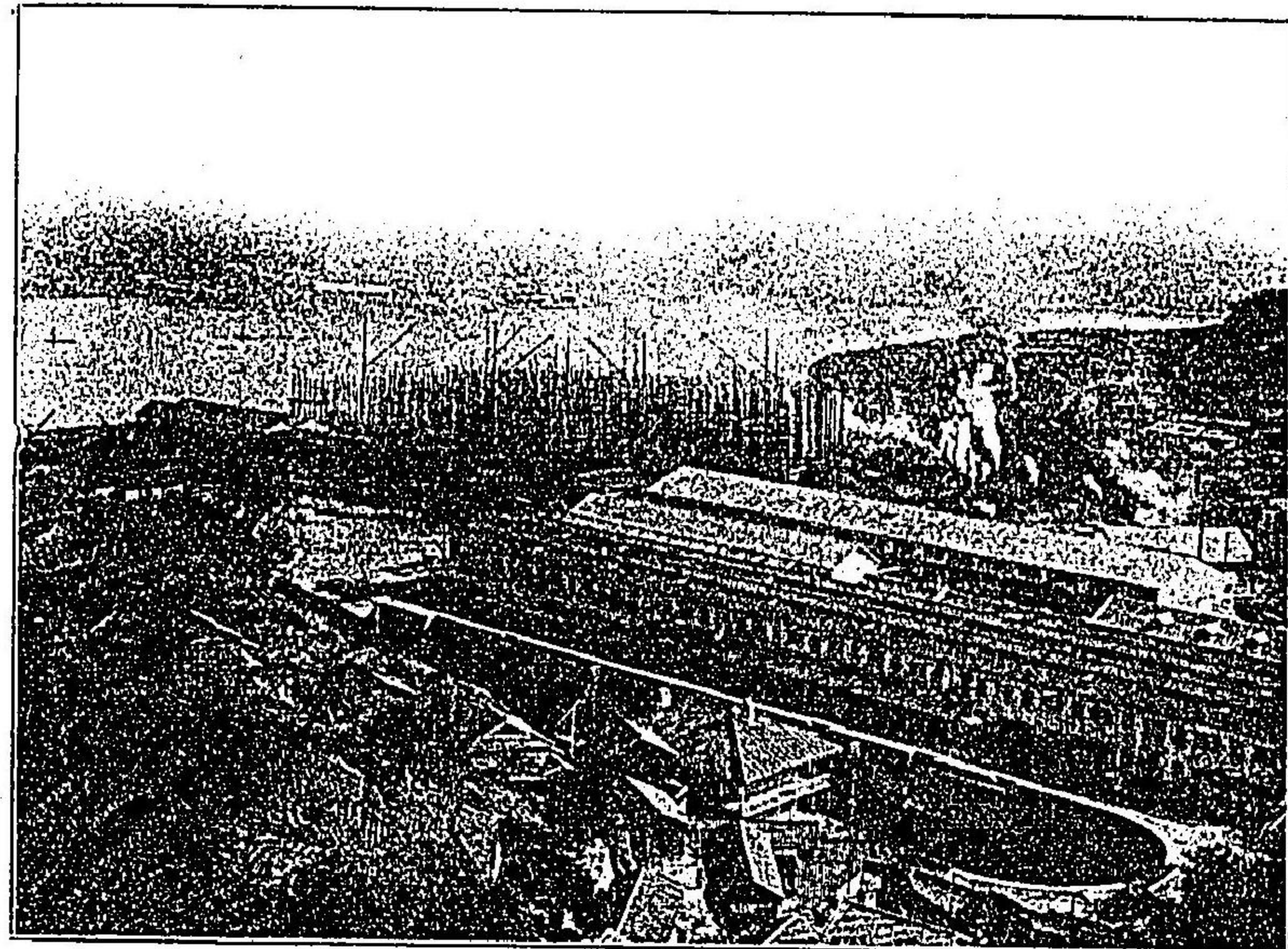
構内面積及海岸線延長 造船所の敷地は、長崎港西海岸西泊灣口より飽浦に至る一帯の地を占め、其面積九萬三千八百六十八坪にして、其海岸線は千二百五十間の長きに亘る、獨り船架のみ對岸小菅にありて、其面積五千九百八十坪あり、此兩者を合せ約十萬坪とす、

工場及其内外の設備 長崎三菱造船所の諸工場及其内外の設備は、頗宏

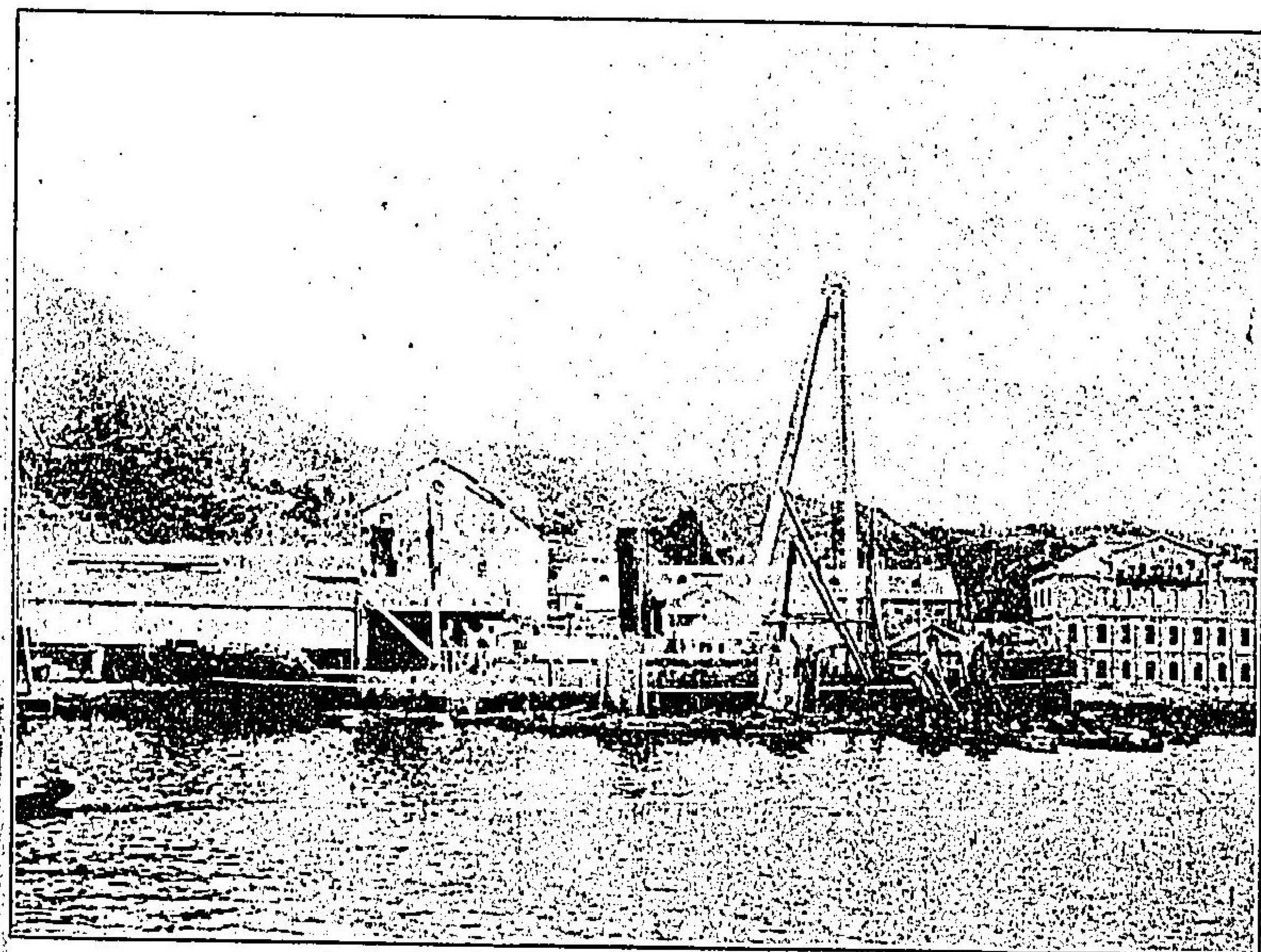
圖 八 十 七 百 第



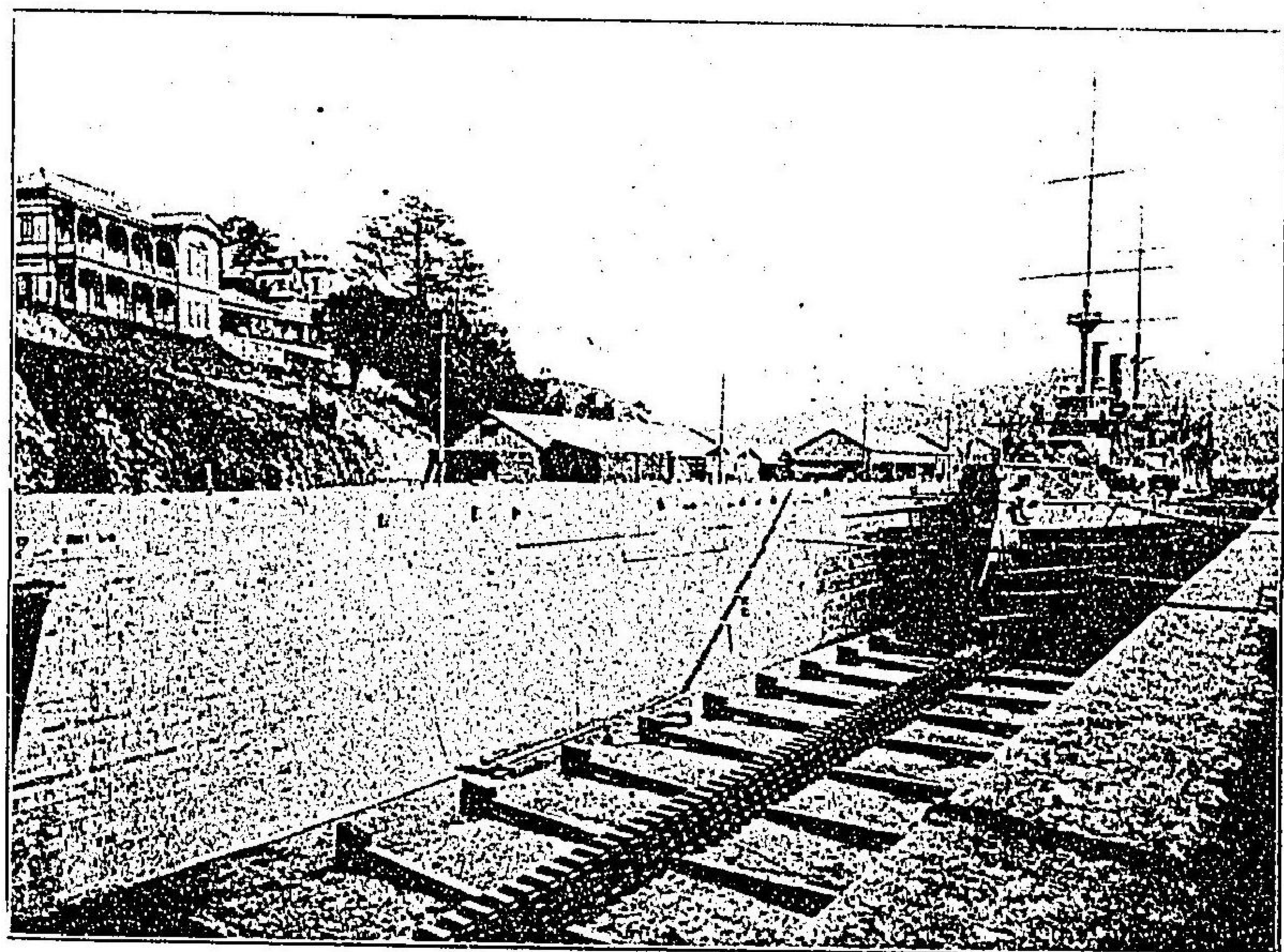
景全所船造菱三崎長社會資合菱三



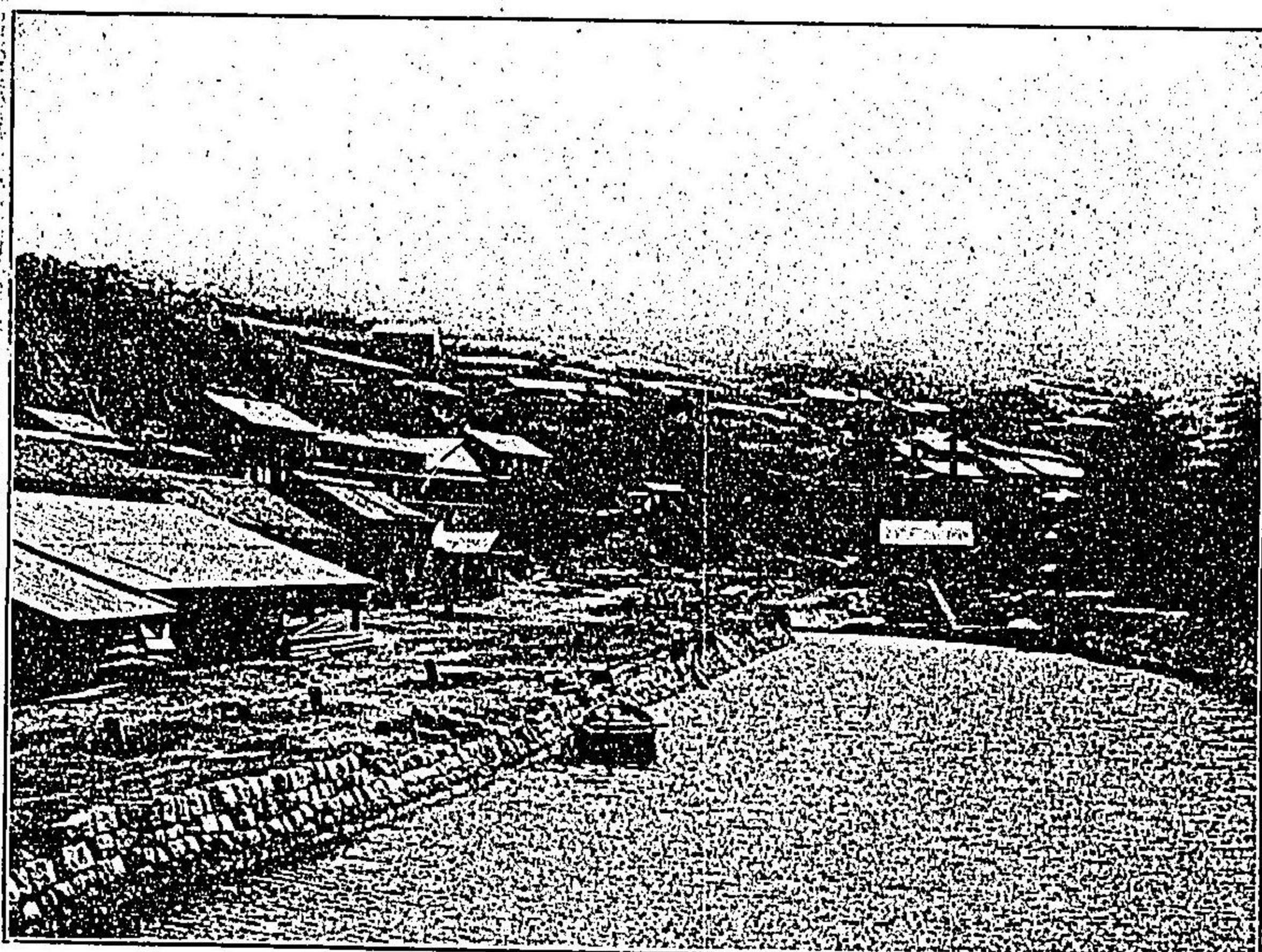
立神造船工場



飽之浦機械工場

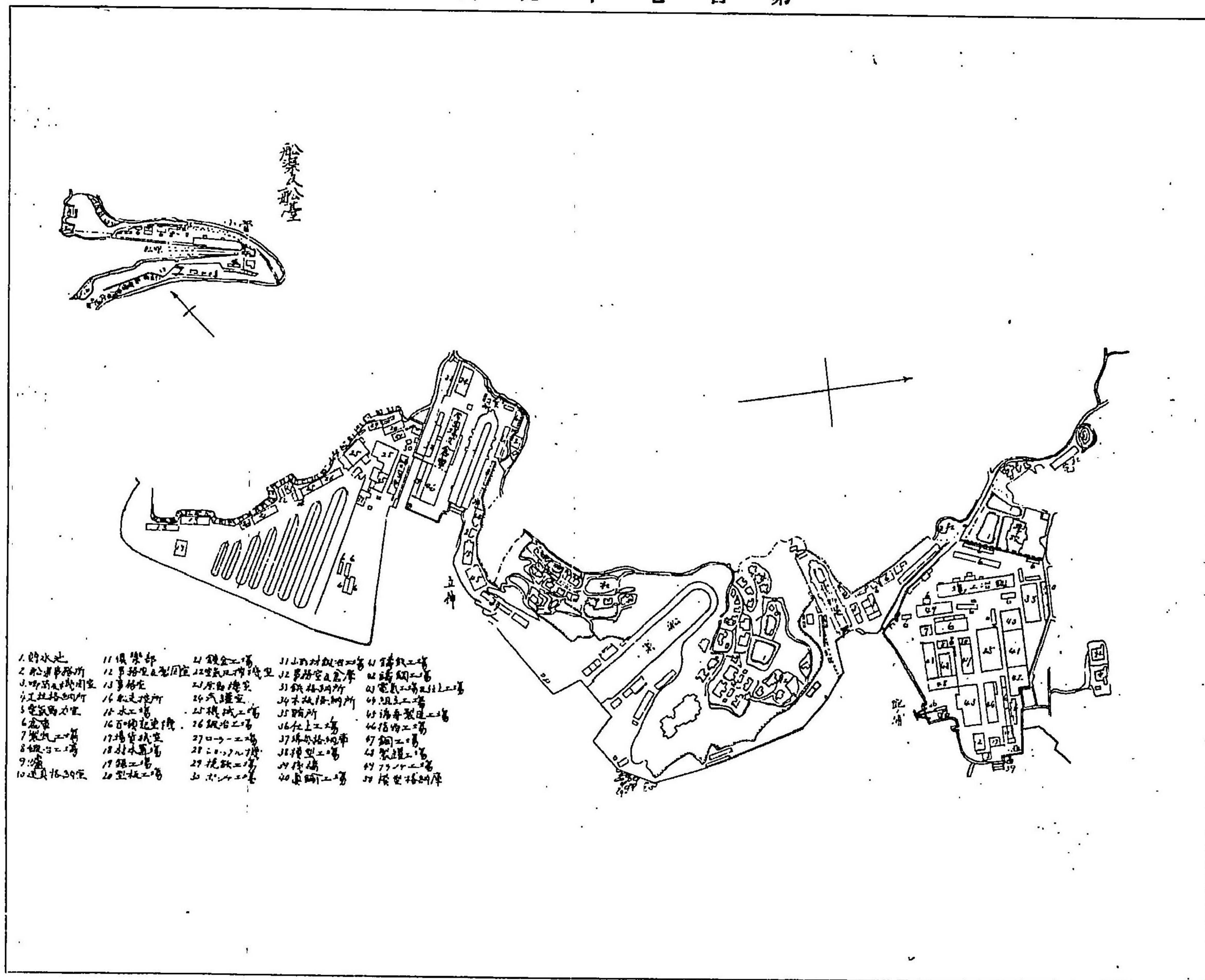


立神第三船渠

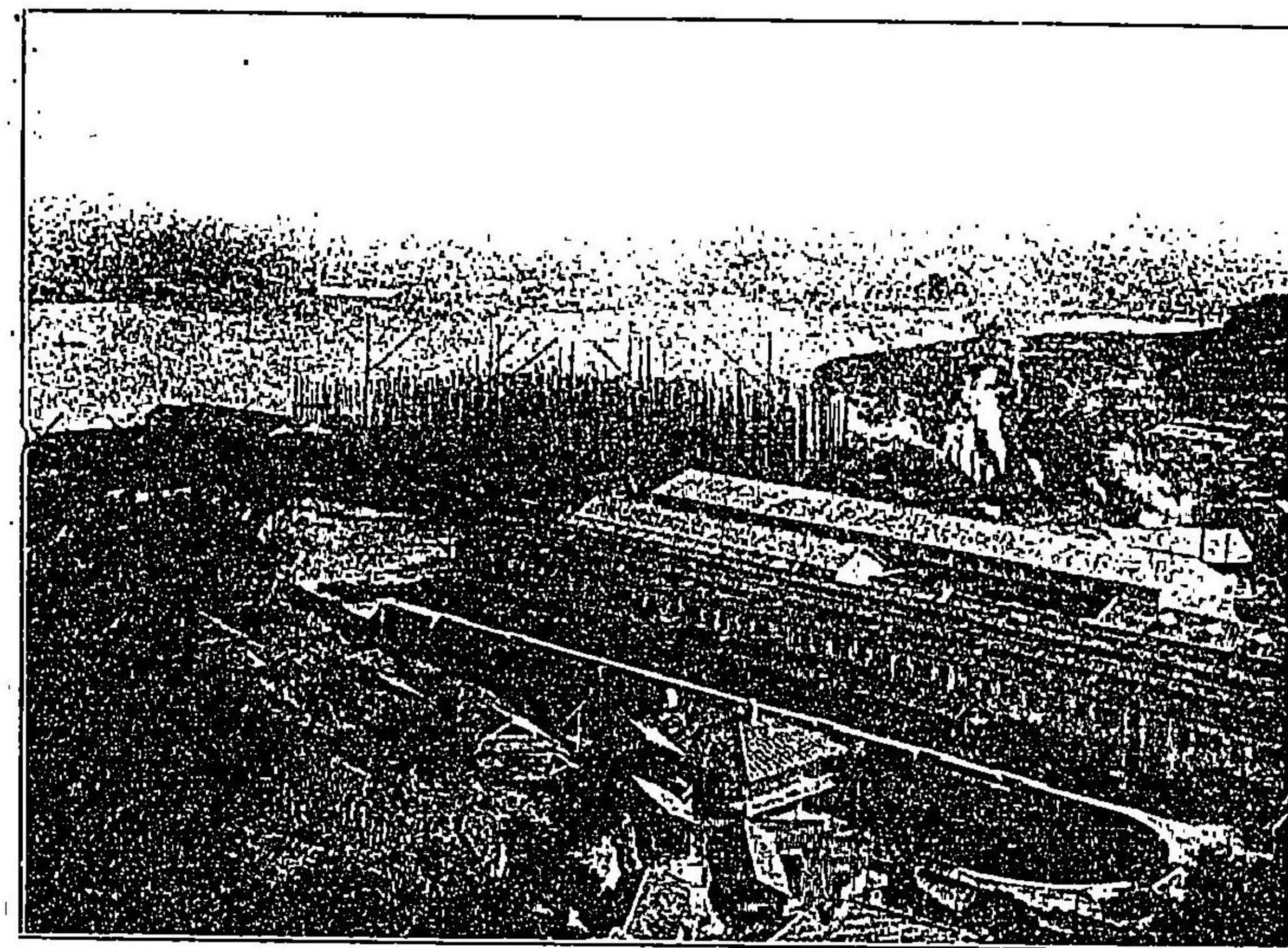


小菅修船架

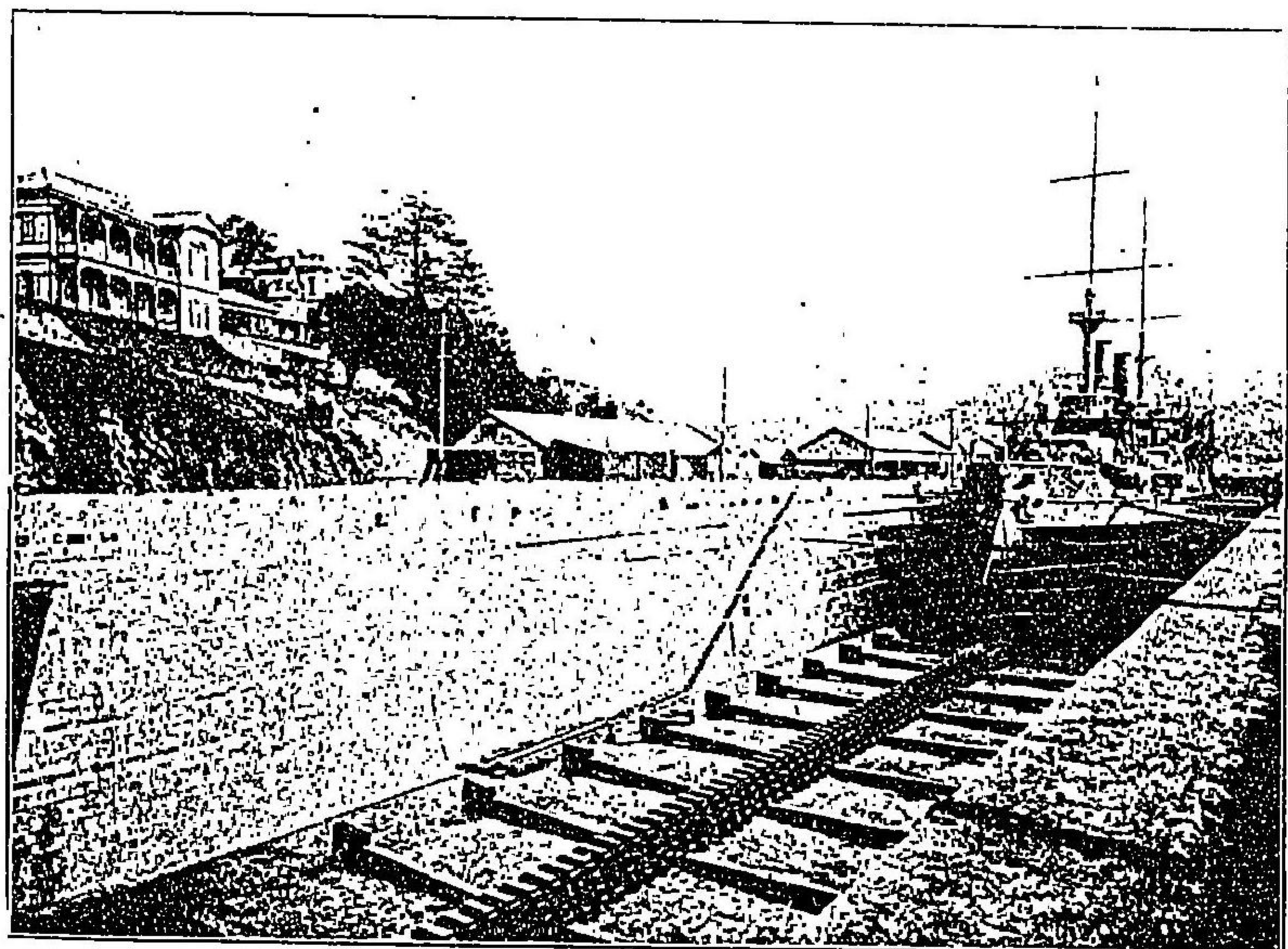
圖九十七百第



景全所船造菱三崎長社會資合菱三

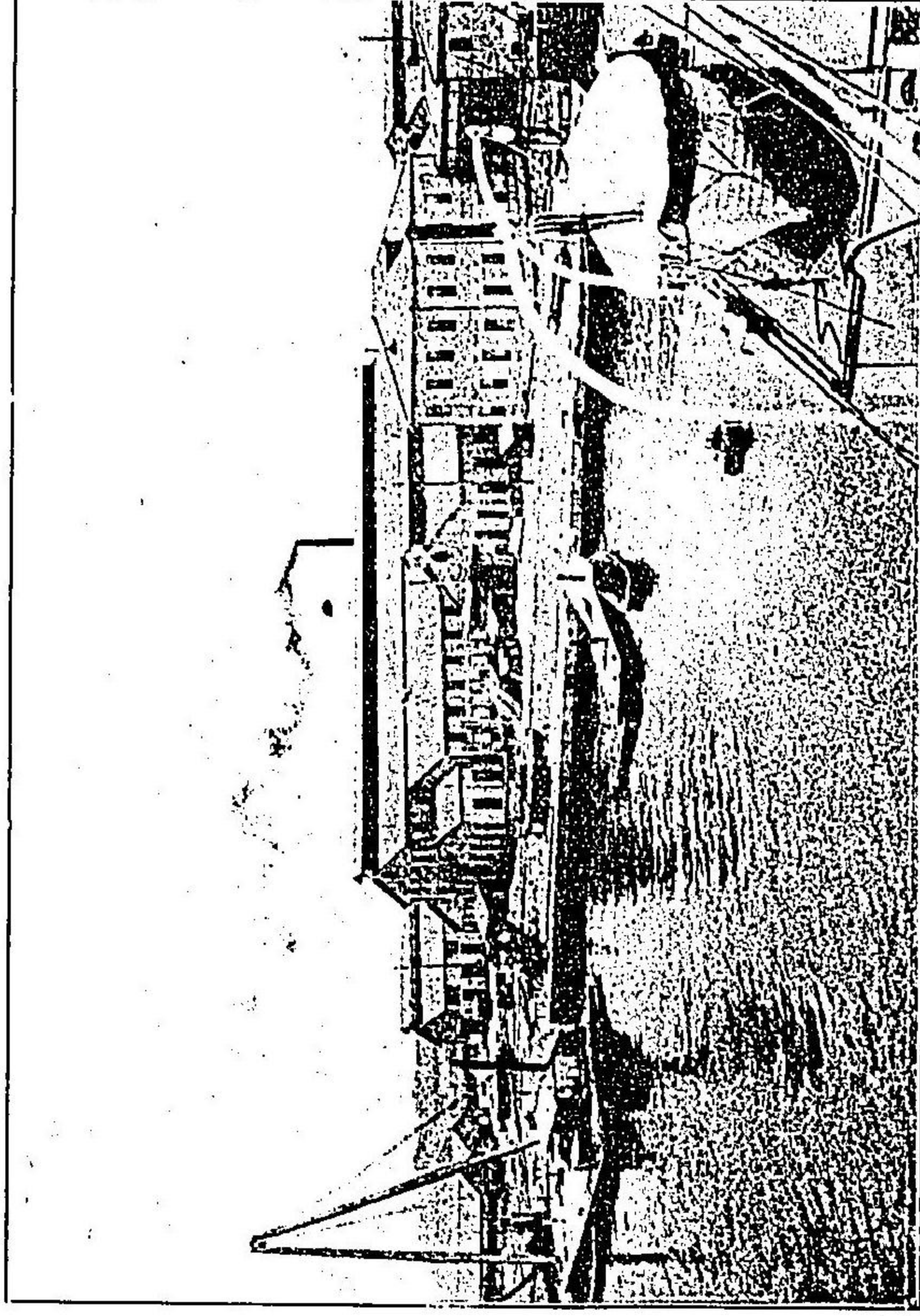


立神造船工場



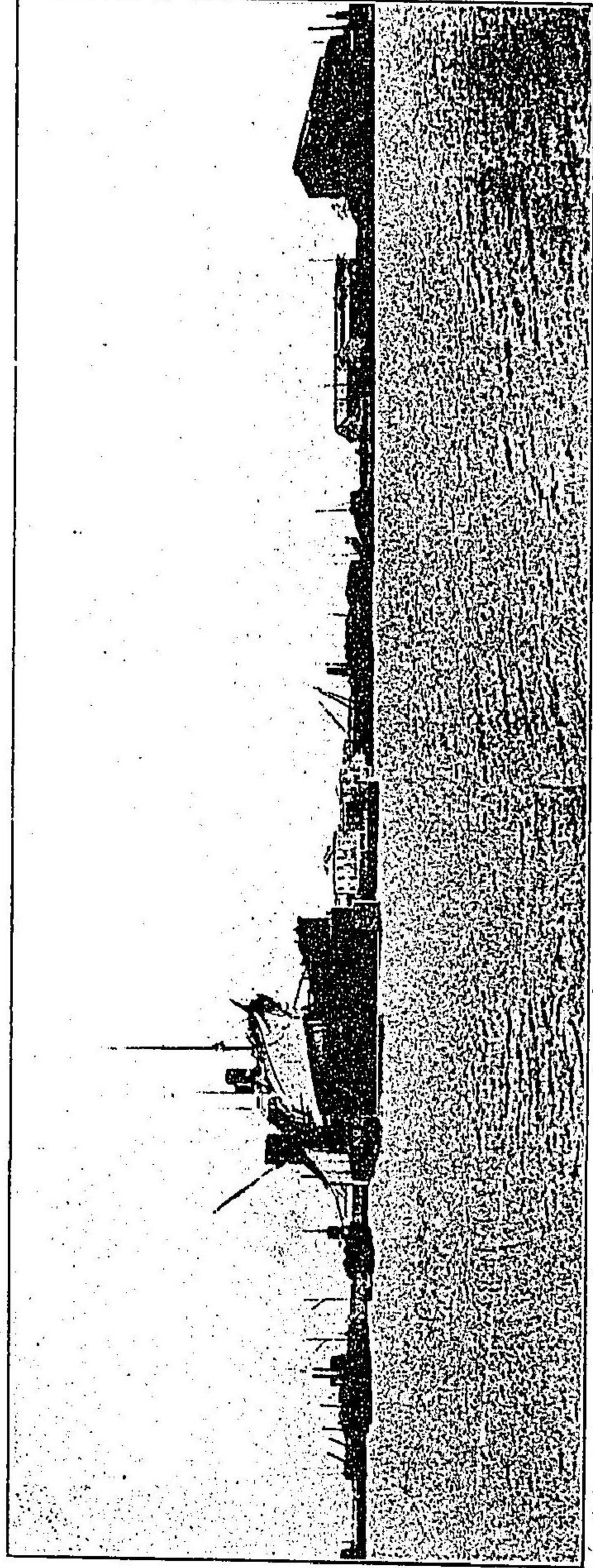
立神第三船渠

機 械 工 場



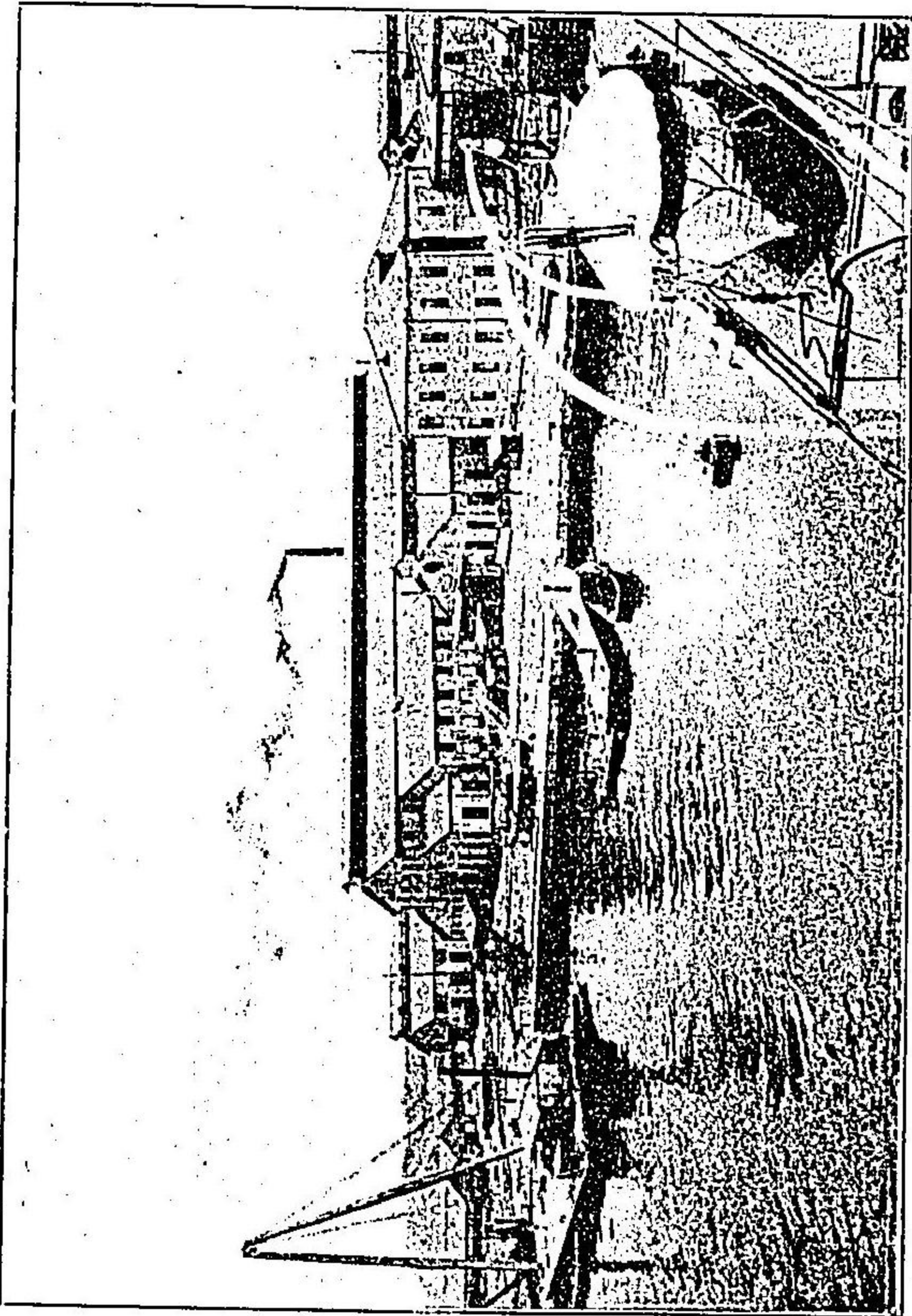
第 百 八 十 一 圖

三 菱 會 社 三 菱 船 所 全 景



大にしてよく整頓し、人目を驚かすに足るもの多しと雖も、こゝには、其全般に對し、單に一言するに止め、其詳細に亘る要目は、後段に之を表示し、以て煩雜なる説明の勞を省くこと、爲せり〔第七十八圖〕
先づ工場の構造に就きて述べんに、其樞要なるものは、鐵造若しくは煉瓦造なるを以て、加工品に全然火災の危険を及ぼさず、この一事は、戰時海軍艦

機 械 工 場



第 百 八 十 圖

大にしてよく整頓し、人目を驚かすに足るもの多しと雖も、こゝには、其全般に對し、單に一言するに止め、其詳細に亘る要目は、後段に之を表示し、以て煩雜なる説明の勞を省くこと、爲せり(第百七十八圖)

先づ工場 of 構造に就きて述べんに、其樞要なるものは、鍛造若しくは煉瓦造なるを以て、加工品に全然火災の危険を及ぼさず、この一事は、戦時海軍艦船に屬する機關機裝等造修の場合に於て、最もその必要を感ずるものとす、何となれば、若し不幸にして火災の厄に罹り、此等軍器を損失するが如きことあらば、忽ち作戦計畫に違算を來すなきを保せざればなり、

次に工場内外の設備如何を見るに、其大部分は、最新最良のものにして、今日の進歩程度に於ける艦船造修工事を施行するに、毫も困難を感ぜざるものゝ如し、又船渠船臺機裝埠頭繫船浮標等の状態より推定するに、同時に大〔七百〕小艦船十數隻を建造及機裝することは、容易の業たるべし、

諸工場 of 位置は、其造機部所管のものは、飽浦に、其造船部に屬するものは、

機械工場			工場名稱			「チユドル」蓄電池二三二個(一組三〇〇「アンペア」アワー) 原動力汽鐘「バブノックツイルコックス」式水管汽鐘七基		
鐵造			構造					
10x10			(呎) 法寸					
100.0			幅 長					
南 建階二	中 家平	北 建階二	區分及設備			電動起重機	据付器具器械最	
二六八 小階上階下 形機械工場	四八六 大形機械工場	二六八 小階上階下 形機械工場	五	五	五	扛量數 (噸)	軌道高 (呎)	大能量
五	二五	二〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇			
截溝機 行程 四、〇 盤徑 六、六			旋盤 徑 一六、六 長 六八、五					

中央發電所						光燈	
機電發						白熱二九六二燈及孤光一八七燈	
電動機						一六三臺(三一二馬力)	
合計 KW	高壓交流 KW	低壓直流 KW				入渠艦船用	他浦工場送電用
		五〇〇	二二五	五〇〇	五〇〇		
二二〇〇(三〇〇〇馬力)	五五〇	一〇〇	二二五	四五〇	五〇〇	五〇	
	一〇〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	
		三〇五〇「ボルト」 ダイオチルターネ ダイ立神配電所第一船渠排水用等					

長崎三菱造船所造機部所管飽浦工場設備

立神〔大部分は立神、一小部分〕及小菅にあり、而して工場及其内外の設備は、之を一目瞭然たらしめんがため、左に表示すべし。

木型工場		鑄造工場	
煉瓦	煉瓦造	鐵造	
二六〇〇 五〇〇	一四〇〇 九〇〇	一八〇〇 七〇〇	一〇一〇
南	機	西	東
組立工場	械工場	眞鍮鑄物工場 同「ケルシアル」爐 「マンガンニースプロンズ」爐	可鍛鑄鐵工場 鑄鋼工場 鑄鐵工場
四二	四一		三五 一一
三九	四〇		二四〇
水壓鉸鉸機		熔	
直最大二五呎 徑(最小二呎六吋)		量	三〇〇 噸
		〇・八噸	二噸
		(八噸増設中)	一三噸

鍊鐵工場	仕上工場	組立工場	「タービン」工場
鐵造	煉瓦造	鐵造	鐵造
六〇〇	一六〇〇 三〇〇	一六六〇 一六四〇	二四三〇 一〇〇〇
汽槌大小數臺完備	主として水壓燒候工場に充つ	南階三建 中家平 北階三建	北 南
		五〇〇 三〇〇	五 五
		及仕上工場	組立工場 道具修理場 道具置場
			二階三階 電氣工場 階下 小形機械工場
		二〇〇 一〇〇	五 五
		二四〇 三〇〇	四五〇 四〇〇
汽槌 能量 七噸 鍊材(徑三六吋 重二〇噸)			孔削機 長徑三三〇 長徑三六〇 平削機 幅長一四、六 高幅長一四、六 七六〇

		工場名稱	立神配電所
		構造	回轉式變流機二〇〇KW二臺
		(m)法寸 幅 長	中央發電所より高壓交流を受け、之を二五〇「ボルト」に變じ、立神方面の電燈及電動機一〇五臺、孤光燈二八
		區分及設備	据付器具機械最大能量
五四〇	東	二階	
建	上階	下階	
組	組	機	
立	立	械	
工	工	工	
場	場	場	

長崎三菱造船所造船部所管立神工場設備

- 一 前記諸工場及倉庫は、造機工場主任の管轄とす、
- 一 化學試驗室及材料試驗機室は、造機設計主任の管轄とす、
- 一 機械工場に於て製品揚下の爲め、三噸電劬昇降機一個、又製罐工場には三噸水壓のもの一個を備ふ、

試 驗 所	倉 庫	銅 工 場	製 罐 工 場		
			鐵 造	鐵 造	鐵 造
材料試驗機室	化學試驗室	計一五棟	木造(設假)	鐵造	鐵造
「セーバックストン」式強力試驗機五〇噸	鑄鋼合金等一般造船及造機に要する材料分析試驗	造機に要する材料既成品製造品器具等を貯藏す	銅工用設備完全	「フランシング」工場	北
				「フランシング」工場	中
				水壓起重器 四〇噸	組立工場
				水壓突縁機 一五〇噸	機械工場
					四〇一
					三九九
					方平吋一 二〇〇噸

附言

試驗水槽	倉庫	製帆工場	鋸鉋場	端舟工場			
		木造	木造	木造			
新造艦船の設計に當り、其馬力速力等の關係を、縮尺の實物を以て、最も正確に講究するを以て目的とす、	計一六棟	10000	10000	11000	11000	11000	11000
		5000	7000	5000	5000	5000	5000
		鋼材・眞鍮類製品・非金屬・木板・材木等、此外本工場中央に、器具倉庫、又便宜の所に石炭庫物置場等の設あり	鋸機械鉋機械等數臺	端舟格納所	圖材工場	二階建 階上 木工場 階下 端舟工場	新造船用大工場

大工場	機械工場	水雷艇工場		鍍亞鉛場	鍊鐵工場	記印場
		煉瓦造	木造	鐵造	鐵造	木造
木造	鐵造	14000	8000	4000	4000	14000
		8000	8000	4000	4000	10000
入渠船用大工場		船體艤裝用品用小形機械工場	小形船用機械場	二階建 階上 現圖場 階下 記印場	船體艤裝用、小形汽槌數臺の外一切設備完全 備試驗機一〇〇噸のもの設備	記印場型板置場〔此他便利なる場所にて、一時的のもの數棟〕
				鍍鉛亞鍍 深幅長 四二〇 呎呎呎		

附言
 一前記諸工場及倉庫は造船工場主任の管轄なりと雖も、試験水槽は造船設計主任の指揮の下にあり、
 一木工場西部階下鋼板倉庫に、扛量三噸の磁力起重機ありて、鋼板運搬の便に供す、

長崎三菱造船所工場外の設備

鐵道	全長約三哩(他浦及立神の工場内外を通じ)、手動運搬車及自走蒸氣起重機數輛
起重機	鋼製三脚機一臺(他浦埠頭) 高一三〇呎、埠頭外突出距離四〇呎、扛量方一〇〇噸、沿岸水深(滿潮)三二呎 現在の起重機を神戸三菱造船所に移し、之れに代ふるに新改良のものに以てするの計畫を建て、其購求に著手せり、而して此新規起重機の埠頭上高さは、百七十七呎六吋、其扛量力は埠頭外七十四呎に於て百五十噸、又其原動力は電氣なりとす、 浮艇一隻 扛量方三〇噸

工場用水	造船所専屬貯水池六ヶ所 水量一五〇〇噸、濾過池の高一二〇呎、此外長崎市營水道部よりも供給を受く、
電話器	所内私設電話器五十箇所 外に公設電話器數臺
汽艇	營業上日常使用のもの七隻 外和船數隻
海難救助船	汽船大浦丸 速力一二節、貯炭量一〇節の汽走に於て二五分、排水唧筒力量一時間二〇〇噸、其他海難救助に要する器具機械一式
壓搾空氣發動器具	固定式(工場用) 移動式(入渠艦船用)
船臺	大小七個 長七〇〇呎、六七六呎、五一〇呎、四五〇呎、二八六呎、一八五呎、外に小形艦船二隻若しくは三隻を同時に製造し得べき幅を有するもの一個 第一第二第三と稱する三個 第一號船渠は舊工部省時代に竣工し、他浦にあり、 第二號及第三號船渠は、立神にあり、孰れも石造乾燥式、船員宿舍附所便所等の設備完全、

船架	船渠名			全長	盤木上	幅		盤木上の深	排水時間
	第一號	第二號	第三號			上部	下部		
一個小管(對岸)にあり、 受臺長二二八呎、幅三五呎、曳揚船總噸數一〇〇〇以下	第一號	第二號	第三號	五三〇	五三〇	八九〇	七七〇	二六〇	四〇
				三二〇	三五〇	六〇〇	五〇〇	二四〇	三〇
				七八九	七四〇	六六七	八六七	三四六	四〇

造船力及造船額 十七年より四十年に至る二十四年間に、三菱造船所が製造し、又は製造に著手せし船舶は、大小合して百七十一隻に及び、進水隻数の最も多き年は、三十八年にして、十七隻(總噸數八千)進水噸數の最も多き年

三菱造船所製造造船獎勵法合格船表

種類	船名	總噸數	實馬力	最速力	船質	推進器種類	機關種類	進水年月	認可證年
汽船	常陸丸	六七三〇九	三六八六	八〇	鋼製	單螺旋	三聯成	三月一年	五月十年
同	阿波丸	六〇九三	四二〇〇	同	同	雙螺旋	同	四月一年	十二月九年
同	飽ノ浦丸	一七七一五	一四〇〇〇	同	同	單螺旋	同	七月二年	十二月十年
同	大福丸 (原名大福丸)	三三三三	三三三三	同	淺吃水	雙螺旋	同	六月三年	九月三年

は四十年にして、三萬五千四百四噸(變數)に達せり、而して製造船舶中の最大なるものは、一萬三千五百噸にして、千噸以上のもの二十九隻(鋼製)を造り、又造船獎勵合格のもの、三十二隻(十二萬八千二百四噸、十二)とす、即ち左表の如し。

史船造世近本日

同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
常陸丸	小笠原丸	馬山丸	城津丸	鐵嶺丸	大信丸	對馬丸	壹岐丸	大享丸	丹後丸	長白山丸	大禮丸
六七五七	一四五六九	二四四四	二四四四	二四三八	一三四三	一六九三	一六〇五	一七九三	七四三三	二〇九八	二九二二
五九九〇〇	一七九〇〇	一六〇〇〇	一〇四〇〇	二七七〇〇	一三五〇〇	二二二〇〇	二四七〇〇	一四八〇〇	六五〇〇〇	一八四〇〇	一七六〇〇
一五七〇	二〇〇八	二二七〇	二二二〇	一四七〇	二二〇〇	一四三〇	一四六〇	一〇三〇	一五六〇	二〇七〇	二二四〇
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
船重甲板	同	同	同	同	船輕甲板	同	船重甲板	船淺吃水	同	船重甲板	船輕甲板
同	雙螺旋	同	同	同	單螺旋	同	同	同	雙螺旋	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
九月三十九年	六月三十九年	四月三十九年	四月三十九年	十二月三十八年	十月三十八年	八月三十八年	六月三十八年	三月三十八年	十二月三十七年	八月三十七年	二月三十七年
十二月三十八年	十一月三十八年	四月三十八年	四月三十八年	十二月三十七年	十月三十七年	九月三十七年	九月三十七年	七月三十七年	十二月三十六年	十二月三十六年	八月三十六年

史船造世近本日

同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
錫蘭丸	日光丸	營口丸	新潟丸	芝罘丸	安藝丸	大治丸	若松丸	大浦丸	伊豫丸	大貞丸	加賀丸
五〇六三	五五八四	一六六〇	二八三六	一九三三	六四四三	二七五〇	二七四〇	七二二〇	六三九七	二七一〇	六〇二六
三三三〇〇	六八〇〇〇	一六三〇〇	一五七〇〇	一五五〇〇	五〇四〇〇	二二六〇〇	二七九〇〇	六九〇〇七	五〇六〇〇	二四九〇〇	五〇一〇〇
一四二〇	一七六〇	二三八〇	二二三〇	二二五〇	一五三〇	一三三〇	二二九〇	二二九〇	一五七〇	三〇〇〇	一五二五〇
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
同	船重甲板	船輕甲板	船重甲板	船輕甲板	同	同	同	同	船重甲板	船淺吃水	船重甲板
同	同	同	同	單螺旋	雙螺旋	同	同	單螺旋	同	同	同
同	同	同	同	同	三聯成	同	四聯成	同	同	同	同
十二月三十九年	九月三十六年	六月三十六年	五月三十六年	十二月三十五年	十月三十五年	四月三十五年	二月三十五年	十二月三十四年	八月三十四年	八月三十四年	一月三十四年
五月三十六年	二月三十六年	十月三十五年	十月三十五年	六月三十五年	十二月三十五年	二月三十五年	九月三十五年	七月三十五年	三月三十五年	十二月三十五年	三月三十五年

金八拾萬四百貳拾七圓二九八を有す、又別に備員に對して、扶助法の設けあり、又出世積金法なるものありて、毎半ヶ月、一口壹圓の貯金を爲さしむ、其他勤儉貯金の制度あり、金拾錢以上の預入引出を許し、預金利率は普通よりも高利を附す、此兩種の貯金共に年々其額の増加を示せり、

娛樂及慰藉 所員の娛樂慰藉の爲めには、圖書室の設あり、また俱樂部を置けり、是れその所在地が、長崎市の繁華の地を距るを以て、其必要あるにやなるなり、

綜括 長崎三菱造船所の如き宏大にして完備せる私設造船所は、東洋に其比類なきは勿論、歐米先進國に於ても、猶多く見ざる所とす、唯惜むらくは、長崎港は、天然の良港なるも、其位置邊陲にありて、貨物聚散に便ならざると、石炭供給も門司に於けるが如く、便且廉ならざるを以て、船舶の來往頻繁ならず、隨て修繕船の來港を求むること甚難きものあり、是を以て、造船所が主眼とせざるべからざるは、即ち新造船にあること殆ど論ずるを俟たず、然ら

ば、其方針に向つて、一層工事の迅速と製造代價の低減とを計り、新造艦船の多きを期せんことは、最も緊急の要件なるもの、如し、然りと雖も、新造工事の頻繁ならんことは、亦甚難ければ、造船所の盛大を計らんが爲めには、勢をた船舶修理工事に俟たざるべからず、而して其修理工事を多からしめんには、一に内外船舶をして、此天然の良港に輻輳せしむるの動機を作るにあり、若し此問題にして、解決せらるゝの途ありとせば、長崎市も亦其餘譚を受け、同市の繁榮に貢獻する所大なるものあるべし、されば、市も亦自己の繁榮と造船所の隆昌に對して、盡す所あらば、兩者相倚りて、土地の萎靡を治するを得ん、吾人は數百年の歴史を有する長崎市の爲め、又我造船界の爲め、此重大なる問題の速に解決せられんことを祈るや切なり、

第二項 三菱合資會社神戸三菱造船所

創立の動機と沿革 神戸三菱造船所第百八十圖は、明治三十八年七月、創立始業せられたり、抑も三菱合資會社に於て、神戸に造船所を設立せんこと

を企圖したるは、二十六七年頃にして、我國運の發展上、殊に神戸港の將來に於て、船渠及造船所の必要を認めたりしに基けり、かくて、日清戦役前より、徐々土地の買収に著手したりしが、戦後一層其緊要を感じたりしを以て、著々其準備を進め、民有地の買収、官有砂濱地の拂下に因りて、略ぼ工場豫定地域を定めたり、然れども、尙狹隘にして其目的に副ひ難きを以て、三十年九月、沿岸一帯の地先海面埋立を出願し、三十三年七月、許可を得たり、其後其埋立區域工事方法の一部を變更し、防波堤築造、船溜浚渫の許可を受け、三十三年六月和田建築所と稱する一部を置き、工學博士白石直治管理の下に、此等土木工事を起し、傍ら地質検査其他の調査を遂げ、三十八年六月、防波堤工事を完成せり、埋立工事、船溜工事は、今尙引續き施行中なるも、その大部分は、同所創立の時既に竣工を告げ、浮船渠繫留修理船作業上遺憾なきを得たり、工場の建築器械の設備も、亦三十九年六月、其大體の設備を終り、引續き擴張増設中にして、其一段落を告ぐるは、蓋し遠きに非ざるべし。

幹部組織及營業資本金 幹部組織は、略ぼ長崎造船所と同一の精神に基きて組織せらるゝも、工場設備の完否に従うて、幹部員數等に多少の差違あるのみ、又資本金は、三菱合資會社本社より、必要に應じて投資するものなるを以て、其定額なし。

構内面積及海岸線延長 工場敷地の用に供すべき地所は、約十萬坪なるも、目下は僅に其五分の一を使用するに過ぎざれば、他日發展を遂ぐるに十分なる餘裕ありとす、又現用の海岸線延長は、防波堤を増築し、六百十六間にして、最も有益の使用に供せらる。

工場設備 工場は、當初の計畫に係るものゝ一部完成せるに過ぎざるも、建物總面積四千五百五十二坪にして、機械工場、鑄造工場、鑄造工場、電動機工場及小規模の造船工場等を具備し、原動機は、パーソンズ式タービン汽機、并に瓦斯機關及びモンド式瓦斯發生器を使用せり、後者は始めて我國に採用せられたるものなり、又本工場は、船舶修繕を主とするも、其地質乾船渠の築造

に適せざるを以て、クラーク、スタンダードフーエル式浮船渠二個(第百五十三圖)を所有せり、而して其大さ左の如し、

浮 船 番 號	總 長	總 幅	入 口 幅	入 渠	船 の 要 項	時 間	揚 間
第一號	四二、五四呎	八五、〇〇呎	六〇、〇〇呎	四六、〇呎	五六呎 （吃水）	二二 （五五）	七〇〇〇呎
第二號	五三、二、六〇呎	一〇〇、七〇呎	七〇、〇呎	五八、八呎	六六呎	二六、二〇〇〇呎	四〇呎

所員職工人夫 三十八年九月、開業當時に於ては、所員十一人なりしも、四十年九月に至り、其數四十九名を算するに至れり、職工の員數も、現今千四百三十二人にして、開業當時に比すれば約十倍とす、又人夫は、平均二百五十人にして、約二倍半の増加を示せり、

造船額及造船力 開業以來、日猶淺くして、新造せし船舶は、僅に快遊船一隻〔吳錦堂所有、長百呎、幅二十呎、深十呎、速力十節五五〕と、自己の使用に供すべき一萬二千噸浮船渠〔之を第二浮船渠と云ふ、其第一は七千噸に、長崎に於て組立て、神戸に回航せり、〕一隻の外、小蒸氣船、函船等數隻ある

のみ、然れども、修繕工事に至りては、其成績大に見るべきものあり、即ち開業以來二ヶ年間に、入渠せし船舶は、百五十八隻、三十八萬三千四百七十一噸〔平均噸數は二千四百二十七〕を數へたり、

造船以外の工事は、橋梁、棧橋、陸用汽鐘、各種唧筒、揚荷機車、軸其他船用品の製作少らず、加之、三十九年十月以降、電氣工場を擴張して、電動機、變壓器、配電盤、其他電氣機械の作製を開始したるを以て、造船以外の工事は、實に全工事の五割以上に相當せり、此等製作品中、其著しきものは、神戸市和田岬町地先に架設したる東京倉庫株式會社六百尺鐵棧橋〔四十年竣工〕、陸用汽鐘、二百五十馬力以下の各種電動機數十臺、六百キロワット以下の各種變壓器及船用揚荷機數十臺なりとす、

其他の施設 構内取締衛生職工救護法、及貯金制度、所員積金、慰勞其恤、樂慰藉等は、概ね長崎三菱造船所と同一なりと雖も、見習職工學校及所員の俱樂部の設備なし、是れ蓋し、神戸は長崎に比し繁華の都會なるが故に、かく

の如き設備の必要なきに由るならん
綜括 工場機械の設備漸く整頓したりと雖も、未だ工場用地の約五分の一を使用するに過ぎず、而かも營業開始後僅々二ヶ年にして、其成績既に大に見るべきものあり、此地の利に據りて、人工の粹を集め、最新の利器を應用して、鉅大の資を有する同所向後の發展は、我國運の進歩并に神戸港の發達と相俟て、蓋し測り知るべからざるものあらん。

第三項 明治維新前後阪神地方に於ける造船及海運界の
狀況

明治維新前後、我海事界の極めて幼稚なりし時に於て、歐米人は、新開にして他日發展の望ありし阪神地方を相し、造船業を興すと同時に、航運業をも開始したり、爾來造船事業は漸次發展し、幾ならずして、神戸は既に造船地と目せらるゝに至れり、今明治三年に於ける阪神地方の狀況を記し、斯業開展の一斑を示さんと欲す。

一、ゼーケー、ポールド會社は、米國人の設立に係り、造船業をその目的となせり、而して其工場は、現今神戸棧橋會社所有の棧橋附近に位したり、此工場に於ては、明治三四年頃、長百二十呎の木製雙螺旋汽船二隻を建造したり、
二、現今米利堅波土場と、中税關の間の海岸には、ミユアヘッド所有の棧橋工場、又辨天濱には、フィッゼラル、エンド、ストロム會社所屬の造船工場ありて、こゝに大阪及神戸間の交通機關として、長九十呎、高壓單螺旋式の木製客船二隻を製造したり、此二隻の汽船は、無事丸、芙蓉丸（大阪市に居留せる和計に成）と名けられ、阪神間の航行に、僅々一時四十五分を費したるのみなるを以て、當時頗る好評を博したりと云ふ、
爾來ミユアヘッド機械工場は、兵庫に移轉せられ、現今株式會社川崎造船所の濫觴となれり、

三、現今鐵道廳所屬工場の存在する敷地に、ツイグナル會社の機械工場ありて、こゝにアルト會社の手にて、大阪府の爲め、英國より輸入したる浚渫船

四隻の組立工事を施行せり、爾後此工場は政府に買収せられ、現在鐵道工場の濫觴を爲せり、

四、湊川口附近に於て、兵庫側に加州製鐵所なるものありて、金澤藩士の經營に係り、専ら造船業に従事せしが、明治四年、廢藩置縣の際、政府に買収せられたり、

五、ミアヘッド個人所有の機械工場の現在株式會社川崎造船所敷地に移されたることは、前段既に述べたるが如し、爾來工場の名稱を「バルカン」鐵工場と改め、ミアヘッド自ら之を管理せりと雖も、其會計事務は、支那及日本鐵道會社神戸支店員「フラグ」及「トンブリ」之を掌握せり、又其支配人は屢、交迭し、竟に「ハーガン」なる者その任に當りて、主として日本船主所有汽船の修繕工事を營み、傍ら新造工事も施行したり、其最初に製造せし船用機關は、「フィッゼラル、エンド、ストロム」造船會社の工場に於て製造せられたる、小蒸氣船用のものなりしが、其成績佳良ならず、又同小蒸氣船は、明

治四年、暴風の爲め沈没の厄に罹れり、其他新造工事として記録に値すべきものは、外國より輸入の鐵船三隻の組立工事なりき、其中の一隻は、外車船にして、運貨丸と稱せられ、専ら大阪より神戸に至る金銀貨幣運搬の用に供せられたり、

明治六年に至り、此「バルカン」鐵工所は、政府に買収せられ、工部省の管理の下に置かれたり、當時此工場の持主は「米人」
「ケイス」商會なりしならん

六、イン、キルビー、ハーガン及テイラは、合名して小野濱に工場を設立し、之を小野濱鐵工場と稱せり、然れども、幾もなくして、此三名の組合は解散せられ、キルビー一人之が持主となれり、

我國に於ける鐵製汽船の製造は、實に此工場に於て始められ、而して茲に創製せられたる汽船は、琵琶湖に浮び、大津及長濱間を航行する鐵道連絡船となり、第一及第二太湖丸と稱せられたり、此二隻は、俱に小野濱に於て製造假組立の上、其各部を解放し、大津湖岸に於て本組立を了せり、次には

瀬戸内海用の客船朝日丸及軍艦大和の製造を始めしに、此二隻の竣工せざるに先ち、キルビーは不歸の客となれり、是に於て、政府は小野濱鐵工所を買收し、（同時にキルビー時代の外國人八名、英人七名、支那人一名、及職工熟練したるもの、及未熟のもの合計千人）を備置けり、以て先づ朝日丸及大和艦を落成せしめ、ついで政府の工事は勿論、民間のものも委託を受け、漸次繁榮の域に達したることは、第二編に於て、既に述べたるが如し、

七、大阪に於て、獨逸人レーマン、ハートマンなるもの、小形鐵船三隻を本國より輸入し、こゝに組立工事を施行し、之を「アドラ」「ツァシヨ」「ベルリン」と命名せり、爾來大阪に於ても、造船業を興すもの相踵で起り、終に今日の如き盛況を呈し、我國に於ける最も繁榮なる造船地の一と目せらるゝに至れり、以上は、明治初年に於ける阪神地方造船業の状況なりとす、而して大阪及神戸間の交通は、最初無事丸及芙蓉丸等を以て、不定期航海を營みしが、其後往返丸、金札丸、ライジンクサン、及「パールング」（長百二十呎、尾裝外車船）と稱せる在上海

トンプリ所有の汽船四隻、上海より輸入せられ、支那及日本鐵道會社管理の下に、初めて定期航海を開けり、

第四項 株式會社川崎造船所

沿革 現今株式會社川崎造船所の起源は、遠く明治の初にあり、即、ミューアヘッドの個人所有に係りし機械工場を、現在の神戸東川崎町二丁目に移し、更に工場名稱を「バルカン」鐵工所と改めたるもの、之が濫觴たり、明治四年廢藩置縣に際し、湊川口兵庫側にありし加州製鐵所は、工部省の所屬となり、六年、工部省は又「バルカン」鐵工所を買收し、こゝに舊加州製鐵所を移し、その工場を合同して「兵庫製作寮」（爾來造船局と改稱せり）と稱せり、十九年、政府は、兵庫造船局を擧げて、川崎正藏に貸與し、尋で、二十七年に至り、之を拂下げたり、是に於て、兵庫工場は、全く川崎正藏個人の有に歸せり、然るに、日清戰役後、我海運界は、遽かに盛況に赴き、從て造船業も、益、擴張を要するに至りたるを以て、二十九年、終に造船所の組織を改めて株式會社となせり、

川崎正藏一個人所有時代 明治維新の際、開國進取の國是定まり、爾來歐米各國より、大艦巨船の來航するもの陸續相踵ぎ、之を睹るもの、皆な其宏大美麗にして、且其快速なるに驚かざるなし、川崎正藏また深く感ずる所あり、先鞭を造船業に著け、外國造船所の手を借らずして、本邦に於て西洋形船を製造し、以て國家に盡す所あらんことを期せり、乃ち時の驛遞頭前島密島男爵に向ひ、船舶改良の意見を開陳し、造船業を奨励すると同時に、五百石積以上の大和形船製造を禁止するの必要に論及せり、前島驛遞頭は之を贊し、速に西洋形船製造業を開始せんことを德憑し、且東京築地の官有地若干を造船所敷地用として貸與することを許可せり、時に明治十一年五月なり、之を川崎造船所の起源とす。

是に於て、正藏は、直ちに其事業を開始し、同年秋、始めて風帆船北海丸を製造し、尋で、飛鳥丸、鳴鶴丸を製造せしが、皆な良好なる成績を呈せり、此頃世運は漸く新式船舶の製造を促し來り、政府も亦五百石以上の大和形船製造に

關する内諭を發し、漸次之を禁止するの方針を示ししかば、西洋形船舶製造の前途益、有望となれり、是時に當り、川崎造船所は、更に事業の擴張を謀り、三年、兵庫東出町なる官有地を借用し、兵庫川崎造船所を設立し、東西相應じて船舶製造に勵精し、爾後數年間に於て、小は九十噸より、大は五百噸までの船舶百餘隻を製造し、且其他諸機械の製造も亦多額に上れり、

既にして、風帆船製造は、衰微に傾き、汽船製造の時期に變じ、次で又木造汽船の時代も過ぎ去り、鐵製汽船より、鋼製汽船の時代に移りしを以て、所主は造船所の事業を開展し、之に應ずるの程度に達せしめんと欲し、十九年、政府に向つて、兵庫造船局の借用を出願し、其允許を得て、東京、兵庫の兩造船所を合併して、こゝに移し、之を川崎造船所と改稱せり、越えて二十七年に至り、政府に兵庫造船局の拂下を出願して、許容せられたり、是より川崎造船所の基礎は、漸く確立し、爾來船舶汽機製造の數は、頓に多きを加へたり、

尋で、日清戰役の端を開くに及び、本所は、宇品に出張所を設け、また戰地に

技師、職工を派遣し、艦船應急工事を營みたり、

此戦役の結果として、我海運界は、一般に著しき進歩を示したるが中にも、本所は我國中央樞要の位置を占め、内外商船の輻輳する良港にありしを以て、新造及修繕工事の繁劇なる殆んど名状すべからず、遂に一段の大擴張を要するの機運に會せしかば、二十九年十月、其組織を更めて、株式會社となせり、是に於て川崎正藏一個人所有川崎造船所は、終りを告げたり、
所員職工人夫 此等の員數は、年々事業の擴張に伴ひ、増加したれば、其初年と末年の統計を掲げ、以て發達の程度を示すこと左の如し、

年 度	所 員	職 工	人 夫
	技師	手	
	事務員		
自明治十九年五月 至同二十年十二月	二三	六二〇	一八〇
二十九年九月まで	二三	一、三六〇	三八三

造船額 本所の此時代に於ける十年五ヶ月間に製造せし船舶の數は、八

十隻なり、其中隻數の最も多き年は、二十八年にして十六隻、製造額の最大なるは、二十三年にして二千百噸、最大のものには四百八噸又百噸以上のものは二十四隻、〔木製十五隻、鐵製三隻、鐵〕とす、又船用及陸上汽機を製造せしもの九十一臺、汽鐘の數は三十四個に達せりと云ふ、

株式會社川崎造船所時代 明治二十九年十月、川崎正藏個人組織を變更して、株式會社となし、第一回の株式總會に於て、専務取締役社長松方幸次郎、同副社長川崎芳太郎等を選擧し、且商法規定以外に顧問を置くの決議をなし、川崎正藏を推して、之れに充て、重要な事件に參與し、又業務の監督を委託したり、かくて造船所は、歲月と共に膨脹し、終に今日の盛大の域に達せり、
〔第百八十一圖第百八十二圖〕

幹部組織及營業資本金 幹部は技術部及事務部より成る、事務部には庶務課會計課及倉庫課ありて、祕書通信構内取締職工勤惰金錢出納材料購買等一切の事務を掌る、技術部には、造船部及造機部あり、各部共に、設計及製造

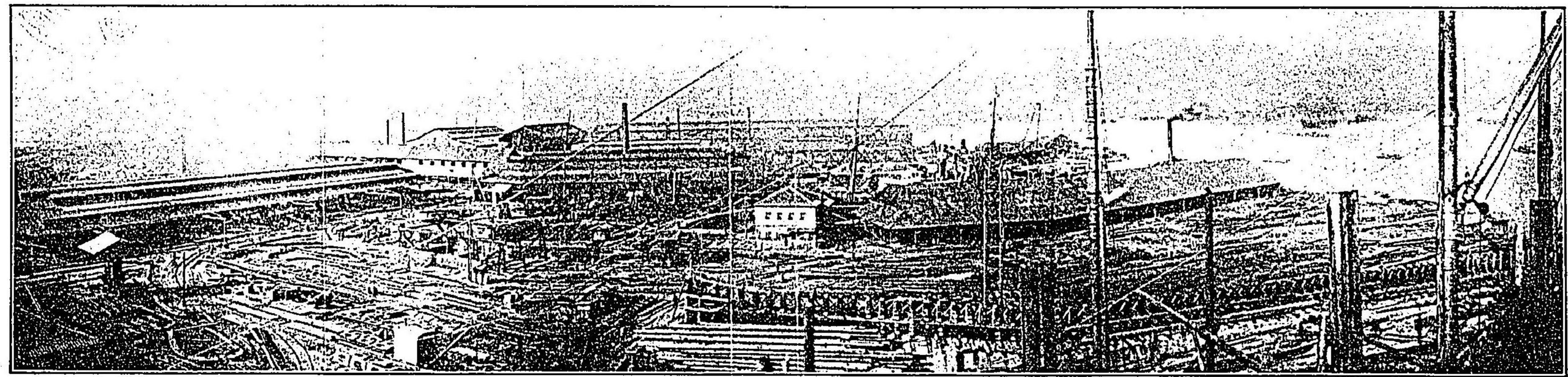
の二に分る、而して此二者を總括し、其連絡を通せんが爲め、造船部長及造機部長の上に、造船監督及造機監督なるものを置けり、又造兵掛なるものあり、此は他に多く其例を見ざるものとす、其他の幹部組織は大抵他の諸造船所に於けるものと大同小異とす、

資本金は、會社創立當時は、僅に二百萬圓なりしが、三十五年五月には四百萬圓となし、更に三十九年五月、一千萬圓〔内未拂込金四〕に増資したり、社債は五百五十萬圓とす、

構内面積及海岸線延長 工場敷地の坪数は、事業の擴張に伴ひ、年々増進せり、創立當時即ち二十九年十一月には、一萬四千四百三十六坪なりしも、四十年十二月の調査に依れば、本社兵庫分工場、廣島製氷所及上海分工場を合せ、其總計八萬六千九百五十七坪〔但し社宅用のもの八〕と七十三畝四分三厘八毛〔支別〕とす、

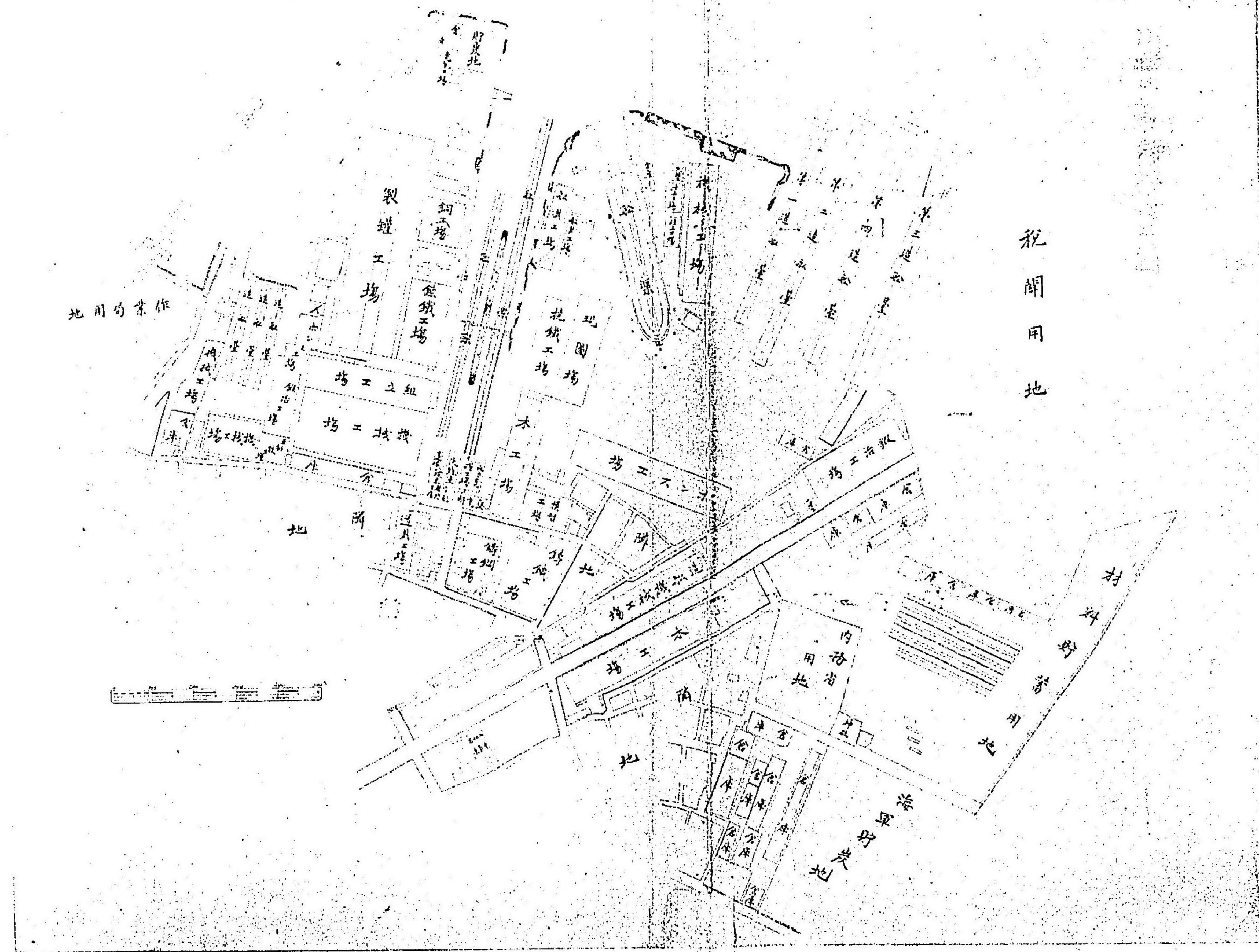
此中本社敷地の海岸線延長は、七百九十九間に達せり、

圖 一 十 八 百 第



景全所船造崎川社會式株

第 百 八 十 二 圖



株式會社川崎造船所全圖

工場及其内外の設備 株式會社川崎造船所は其盛大なること、長崎三菱造船所に亞ぎ、其全般の設備も亦頗る整頓し、且つ所用の器具機械の如きは、多く最新改良の形式に屬す又工場の中主要なるものは、鐵造なるが故に、加工品は火災の患を免るべきこと、長崎三菱造船所に於けるが如し、

製罐工場		木型工場			鑄造工場			
鐵造		木造			鐵造			
五二一、〇	五二二、〇 四九、〇	四七、〇	八五、〇 三七、〇	八五、〇 三〇、〇	七五、〇	一五〇、〇 二四、八	三〇〇、〇 六二、一	一六六、〇 一〇八、〇
北六三、〇	組立工場	木型置場		南鑄鋼工場	北鑄鋼工場	北鑄鋼工場	中四八鑄鋼工場	南三〇眞鍮物工場
四〇二	四〇二			五二	二〇二	五二	二六、〇	一七、七
三五、〇	二七、四			一七、〇	二八、〇	一七、七		
水壓鉸鉸機 徑一最大二〇 徑二最小一五				量 熔		一六噸		
平一吋 方一〇〇〇				量		一五噸		

鍊鐵工場	組立工場	電氣工場	機械工場				工場名稱
鐵造	鐵造	木造	鐵造				構造
一九五、〇 九六、〇	三六〇、〇 七五、〇	六〇 三六	一五〇、〇 三〇〇、〇				(呎)法寸 幅長
汽槌數臺	兩側に機械設置あり、中央組立工場	造修設備	西中形機械工場	中大形機械工場	中中形機械工場	東小形機械工場	區分及設備
	二〇二		五	二〇二	一〇二	五	電動起重機
	三八、〇		一五、五	三七、一	二八、二	一五、五	軌道高
汽槌 能重三噸 鍊材重五噸			高幅長 平削機 二四、〇〇〇	長徑機 孔削機 一〇四、〇〇	截溝機 盤行機 六、〇一	旋盤 長徑盤 八〇、〇〇	据付器具機械 最大能

鍍亜鉛場	機械工場	鍛冶場	造船機械場
木造	鐵造	鐵造	鐵造
七二〇 六六〇	三一五〇 六〇〇	二五〇〇 一〇〇〇	三九〇〇 八〇〇
鍍亜鉛用設備完全	船體裝品及小艇用鋼板	鍊鐵及火作に要する設備完全	強弩なる鋼材用機械場
	八二〇		
	三三〇		
鋼鍍亜鉛 厚四 分 の 三 吋	鋼板 厚一 吋 の 五 分 の 三 吋	鋼板 厚六 吋 の 三 吋	水厚 一 吋 の 三 吋
深五 二 五	幅二 五 分 の 三 吋	長一 三 分 の 三 吋	龍長 一 三 分 の 三 吋
			前厚 二 吋
			龍厚 二 吋
			龍厚 二 吋

塗工場	製帆工場	鋸鉋場
木造	木造	鐵造
九五〇 二〇〇	九六〇 四二〇	二一〇〇 五六〇
塗具調製機數	二階上製帆工場 二階下製帆工場	鋸機械鉋機械等數

附言
一 上記の外各工場に、附屬の建築物あれども、之を省略す。
一 鋸鉋場は、兵庫分工場にあり、

川崎造船所倉庫課所管倉庫

倉庫 三十八棟 造船及造機に關する金屬非金屬品木板木材等の材料既成品等一切

附言

一四十年末に於て、建築中の工場にして、倉庫課に属すべきもの二個あり、製鉄工場及製材工場是なり、

川崎造船所工場外の設備

起重機	鋼製三脚機一臺 浮艇一臺 鋼製三脚機一臺 浮艇一臺 吊重力二〇噸
鐵道	全長四哩、一五釐 人力運搬車及自走蒸氣起重機三軸
工場用水	工場用水は、市營水道より供給を受く、
電話機	所内私設電話器四十一箇所 外に公設電話器八ヶ所
汽艇	營業上日常使用のもの十三隻
發動器空氣	固定式(工場用)

一四十年には、鋼製百六十五噸の起重機船一隻の購買に著手せりと聞く、而して其日常の扛量は約百五十噸、其旋回中心點より外方に達すべき距離即ち半徑は、七十六呎強、浮艇甲板上の高さは七十五呎、又其浮艇の重要寸法は、長百呎、幅七十呎、深十二呎なりと云ふ、

船臺	大小七個 長六五〇呎 五七〇呎 四六〇呎 四〇〇呎 二五〇呎三
船渠	石造乾燥式一個 船員宿舍、廁所 便所等附屬 長 (呎) 全長 盤木上 渠口上部 渠口下部 盤木上深 排水時間 四二〇、〇 三八〇、〇 六四、〇 五三、〇 二二、〇 四、〇
船架	大小二個 [大は水壓力に、小は蒸氣力による、] 長 (呎) 受 陸 上 水 中 幅 (呎) 扛 量 (噸) 二八〇、〇 三〇〇、〇 六〇〇、〇 二四、〇 二〇〇〇、〇 一八〇、〇 一九〇、〇 三九〇、〇 一九、〇 一〇〇〇、〇

所員職工人夫 此等人員は、二十九年及四十年末日の統計左の如し、

年	度	所員	職	員	人	夫
二十九	年	自十月		三九	一、八三〇	三九〇
四	十	年	度	三二八	八五三三	四二二

造船額 株式會社川崎造船所が、二十九年より四十年に亘る十一年二ヶ月間に新造し、又は製造に著手せし船舶は、大小合して百七隻、其中隻數の最も多き年は、三十二年にして十八隻、噸數の最も多き年は、四十年にして、商船總噸數一萬五千七百六十四噸、軍艦排水量三千五十噸、最大のもの、は三千五百八十八噸、千噸以上のものは十八隻、又造船獎勵法合格のもの、は二十隻、(四萬二千九百四十八噸)とす、即ち左の如し、

川崎造船所製造造船獎勵法合格船表

種類	船名	總噸數	實馬力	最強速力	船質	船體構造種類	推進器種類	機關種類	進水	年	月	認許證書交付年月
----	----	-----	-----	------	----	--------	-------	------	----	---	---	----------

汽船	北見丸	七七七〇	八七二	二、二〇	鋼製	船殼甲板	單螺旋	三聯成	三十年	十月	三十年	一月
同	大元丸	一六四六七	一四二四七	一〇五〇	同	船殼吃水	雙螺旋	同	三十二年	二月	三十二年	三月
同	大和丸	三三六六六	三三〇五九	二、四〇	同	同	同	同	三十二年	六月	三十二年	八月
同	大仁丸	一五六一八	一八七三三	三、三〇	同	船殼甲板	單螺旋	同	三十三年	九月	三十三年	十月
同	日高丸	七五〇三	九〇九	二、四〇	同	船殼甲板	同	同	三十五年	五月	三十五年	九月
同	十勝丸	二〇九六九	二八五四六	三、二五	同	同	同	同	三十四年	六月	三十四年	九月
同	天鹽丸	二〇六七四	一三〇三三	三、八四	同	同	同	同	三十四年	八月	三十四年	九月
同	流星	七四〇〇	一三九五〇	二、五七	同	船殼甲板	雙螺旋	同	三十五年	六月	三十五年	十一月
同	京城丸	二〇七八九	一三二〇一	二、二九	同	同	單螺旋	同	三十五年	九月	三十四年	十一月
同	鋼路丸	一〇七五九	一三三三〇	三、六六	同	船殼甲板	同	同	三十五年	十二月	三十五年	五月
同	平壤丸	二〇一七四	一八六〇〇	二、七〇	同	船殼甲板	同	同	三十六年	一月	三十五年	六月

同	同	同	同	同	同	同	同	同	汽船	帆船
襄陽丸	鳳山丸	南陽丸	岳陽丸	武陵丸	石狩丸	開城丸	木浦丸	群山丸	光濟	大成丸
三五八、三	二五九、〇〇	三五八、三	三五八、三	一四八、五	一三二、八五	六〇八、七六	七九、八六	七九、八六	一〇五、七六	三三、七五
三五九、〇〇	二六七、〇〇	三三三、〇〇	三三六、〇〇	二二七、〇〇	—	二二〇、〇〇	六三、〇〇	九三、〇〇	二四三、〇〇	九三、〇〇
一五三、〇〇	一四七、〇〇	一五〇、〇〇	一五〇、〇〇	二二八、〇〇	一三〇、〇〇	一三〇、〇〇	三三、〇〇	三三、〇〇	一四七、〇〇	九八、〇〇
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
船	船	同	同	船	船	同	同	船	同	船
淺吃水	輕甲板	同	同	淺吃水	覆甲板	同	同	輕甲板	同	重甲板
雙螺旋	單螺旋	同	同	雙螺旋	—	同	同	單螺旋	同	雙螺旋
同	同	同	同	三聯成	—	同	同	同	同	同
四月	四月	三月	十二月	九月	三月	十一月	八月	七月	六月	十二月
三十九年	三十九年	三十九年	三十九年	三十九年	三十九年	三十八年	三十八年	三十七年	三十七年	三十六年
九月	九月	三月	三月	十二月	六月	二月	十二月	十二月	六月	三月

同	同	同	同	同	同
嘉義丸	三島丸	宮崎丸	たこま丸	ふあとの丸	まかご丸
二五八、五	八五〇、〇〇	八五〇、〇〇	六七六、〇〇	六八二、〇〇	六八二、三
二六二、〇〇	八九三、〇〇	八三二、〇〇	四九七、五〇	五五二、〇〇	五九二、五〇
一五〇、七〇	一六五、〇〇	一六五、〇〇	一五〇、〇〇	一五〇、〇〇	一五二、四〇
同	同	同	同	同	同
船	船	同	同	同	同
輕甲板	重甲板	同	同	同	同
單螺旋	雙螺旋	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同
七月	四月	四月	二月	五月	四月
三十九年	三十九年	三十九年	三十九年	三十九年	三十九年
六月	二月	二月	九月	九月	九月

現在造船所の設備及既往の實驗に據れば、一ヶ年の造船力は、二萬噸を越ゆるものと評定せらる。
衛生及救済 工場敷地の中央に醫務室あり、負傷者の手當を施し、其症狀に依り、囑托醫院に治療を請はしむ。
貯金積立 郵便貯金制度あり、又定備職工にありては、給料の一割を貯蓄

積立てしむる規定を存せり、所員には、毎月俸給の内五分乃至一割五分の積立をなさしめ、無事退所する時は、其元利を合算し拂戻することとせり、
娯樂及慰藉 所員の爲め、圖書室の設あり、又學術技藝に關する新聞紙雜誌等をも備へあり、

綜括 株式會社川崎造船所は、長崎三菱造船所に亞ぎて盛大なるものにして、その位置は、本州の中央にありて、内外の商船の輻輳する所なるを以て、最も造船業に適し、殊に修繕工事に於て、最も繁劇なる所とす、然れども、修繕工事は、季節に依り繁閑一ならざれば、會社の經營上よりいへば、たゞ修繕工事をのみ恃むべからずして、必ずや新造工事と相俟たざるべからず、而して同造船所が將來發展の爲めに努力すべきは、蓋しこの點に於て存するなるべし、

第五項 大阪鐵工所

沿革 キルビーの經營に係る神戸小野濱造船所にありて、嘗て其支配人

たりしエ、エツチ、ハンタは、時勢の發展に看る所あり、地を大阪にトし、造船業の開創を企圖し、當時横濱にありし三菱工場の技師〔英人〕等の贊同を得て、明治十二年二月、其男平野竜太郎〔明治二十六年〕の〔名義を以て、其業を起し、秋月清十郎を支配人とせり、乃ち大阪府西成郡六軒家新田〔現在〕の地を購ひ工場建築に著手し、十四年四月、工成るに及び、之を大阪鐵工所と名づけ、開業の式を挙げたり、

爾來本所は、漸次繁榮の域に達し、十六年に至り、汽船三邦丸〔總噸數七、百四十五〕の大修繕に會し、遂に乾船渠を急造せり、此船渠は、初め木造なりしが、二十一年、石造に改めたり、現今の第一船渠と稱するものは是れなり、

二十二年、安治川南岸木屋町の地を購ひ、木船工場を開設せり、所謂南木船工場是なり、

二十七八年、日清戰役中、軍用に勤めしこと少からず、就中吳鎮守府の爲めに、二ヶ月間に新造汽船八隻を製造し、授受を了したるが如きは、顯著なる功

績と云ふべし、此戰役後、各分科工場を改築増設し、是によりて、本所の規模稍備はるに至れり、

三十三年、西區櫻島町の地約一萬坪を購入し、造船獎勵法に適合せる船舶の製造を目的とし、造船工場を新築し、こゝに船體部に關する設備を移し、之と同時に、安治川構内に鑄管工場を設け、當時勃興したる各地水道事業の需用に應ぜんとしたり、同年臺灣基隆に分工場を開設し、同方面に於ける船舶の新造修繕を營めり、

三十七八年、日露戰役に際し、亦軍事に盡力し、艦艇の修理の外、艦載水雷艇三隻、及水雷艇驅逐艦二隻を建造し、三十節以上の速力を得たるが如きは、留意すべき事實なりとす、

三十八年、天保町なる大阪市營築港工場を繼承し、第二號及第三號船渠を改修して、船舶の修繕工場に充てたり、又日露戰役後、事業の發展に伴ひ、鑄管工場を尼ヶ崎に移轉せり、

かくて、現今大阪鐵工所の管理する所の工場は左の六箇所となれり、

一、本部工場〔大阪市西區安治川通北四丁目〕第百八十三圖第百八十四圖

本工場内に本所幹部ありて、全般工場内外の業務を總括し、他の分工場を監督し、又設計製圖等の任に當る、

本部工場の目的は造機にありて、船用及陸上機關の製造及修理を主とす、即本所の造機工場なり、然れども、進水後、舩裝工事及第一號船渠を利用し、船舶の修繕工事も營めり、

二、南木船工場〔大阪市西區木屋町〕

安治川の南岸にあり、本部工場と河流を隔て、相對し、木材貯藏及木挽等を掌り、木工の主部とも謂ふべく、木造船及船體中木部に關するものは、此工場に於て作業す、即本所の木工場に外ならざるなり、

三、櫻島造船場〔大阪市西區櫻島町〕

安治川の西岸にあり、こゝには鋼鐵材を貯藏し、専ら鋼鐵船の製造に従

事すと雖も、傍ら同材にて橋桁等をも工作し、以て造船業閑散の時に於ける職工の維持を圖れり、是れ即ち本所の造船工場とす、

四天保山分工場〔大阪市西區八幡屋町〕

此工場は、櫻島造船場の對岸にありて、第二號及第三號船渠を有し、小規模なるも、船體及機關修理工事に要する設備整頓して、専ら修繕工事を施行せり、即本所の船渠工場に外ならず、

かくの如く、新造と修理工事との全然區別せらるゝは、全く工場敷地の形勢の然らしむる所なるが、また一利ありといふべし、

五、基隆分工場〔釜淵基隆火船店〕

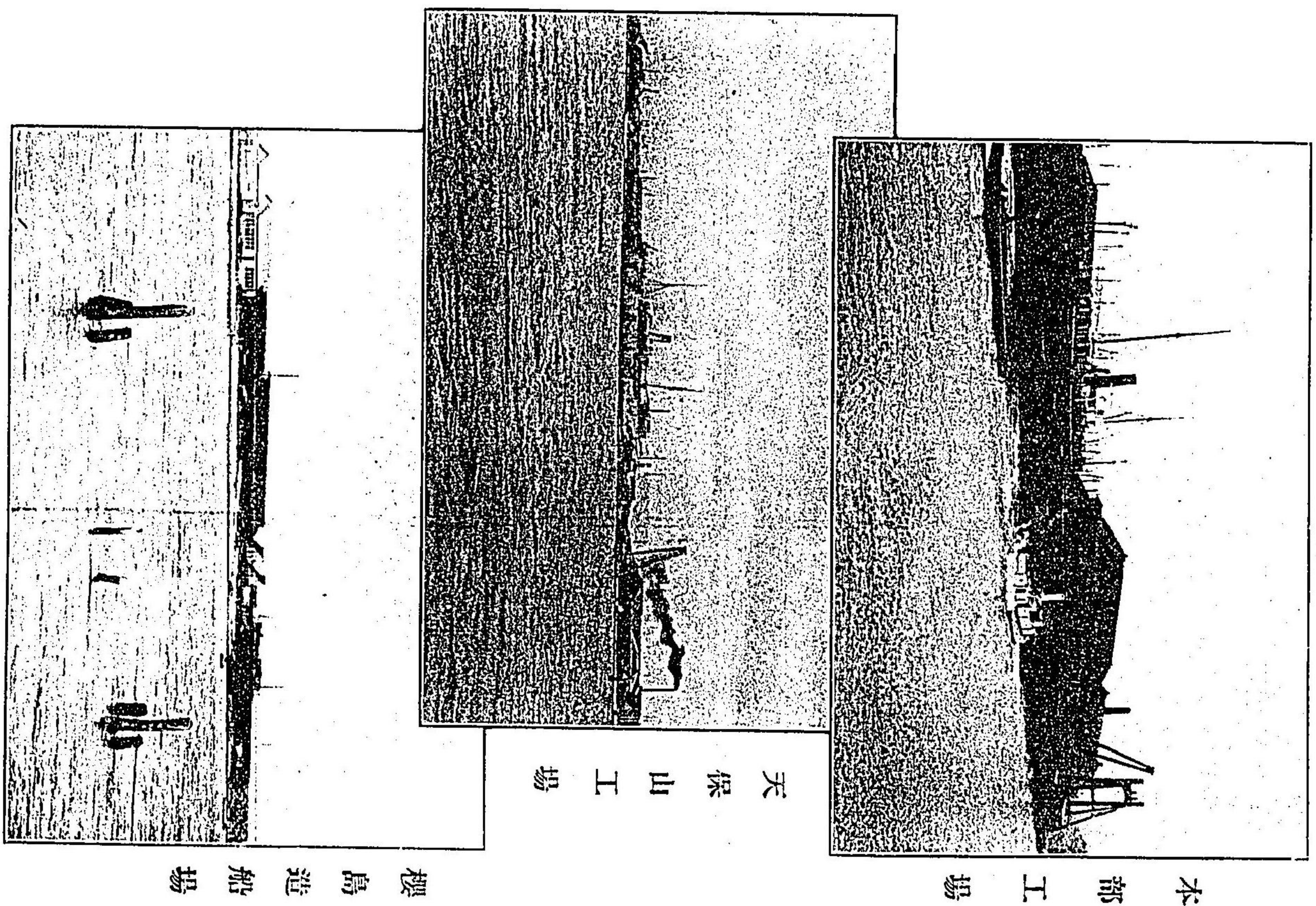
船舶製造及修理を營む爲め、船架及小規模の設備を有す、

六、尼ヶ崎工場〔攝津國川邊郡尼ヶ崎町〕

目下工場建築中にして、鑄造鐵管製造を専務とす、

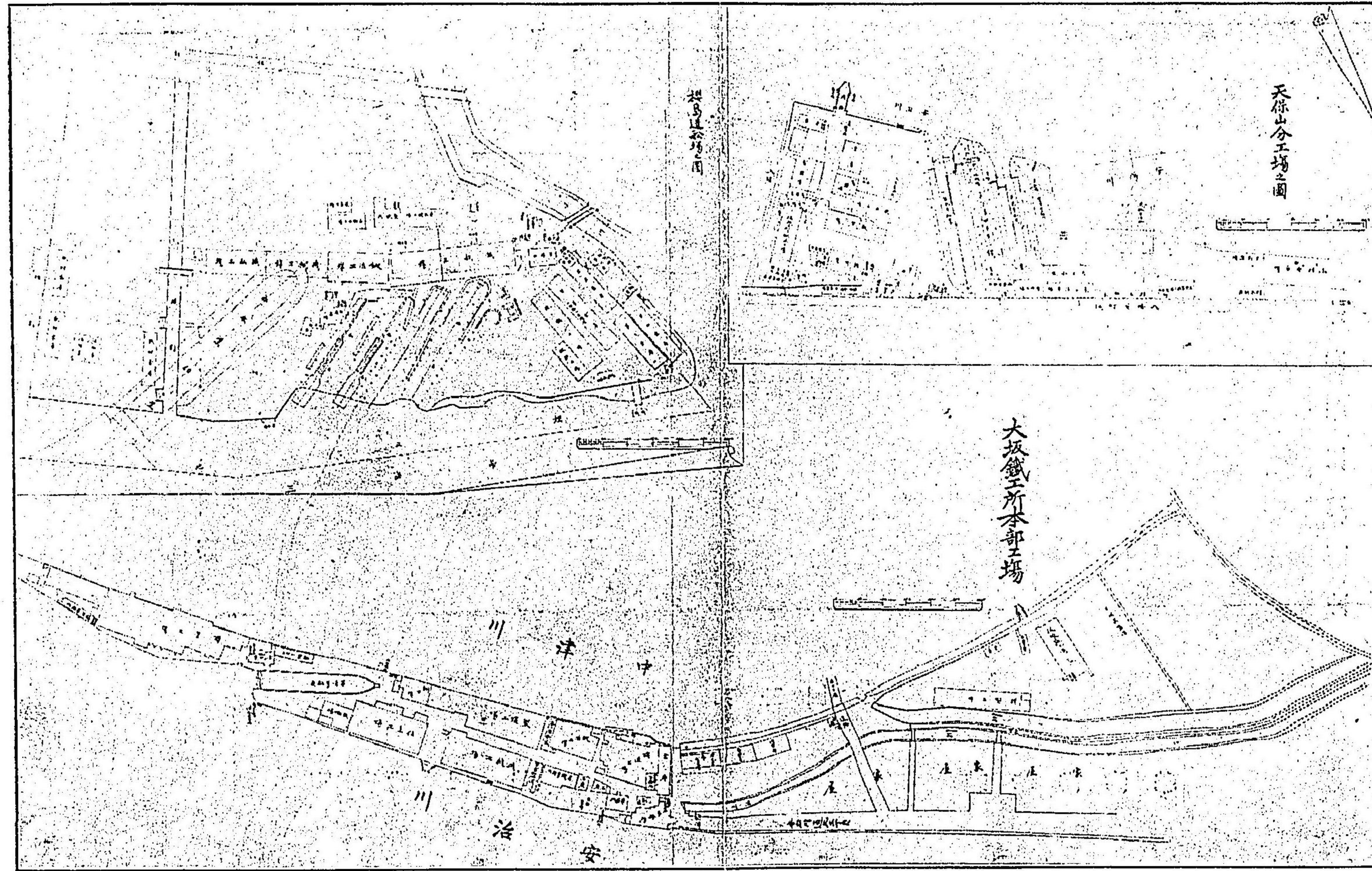
工場及其内外の設備 大阪鐵工所は、長崎三菱造船所及神戸川崎造船所

圖三十八百第



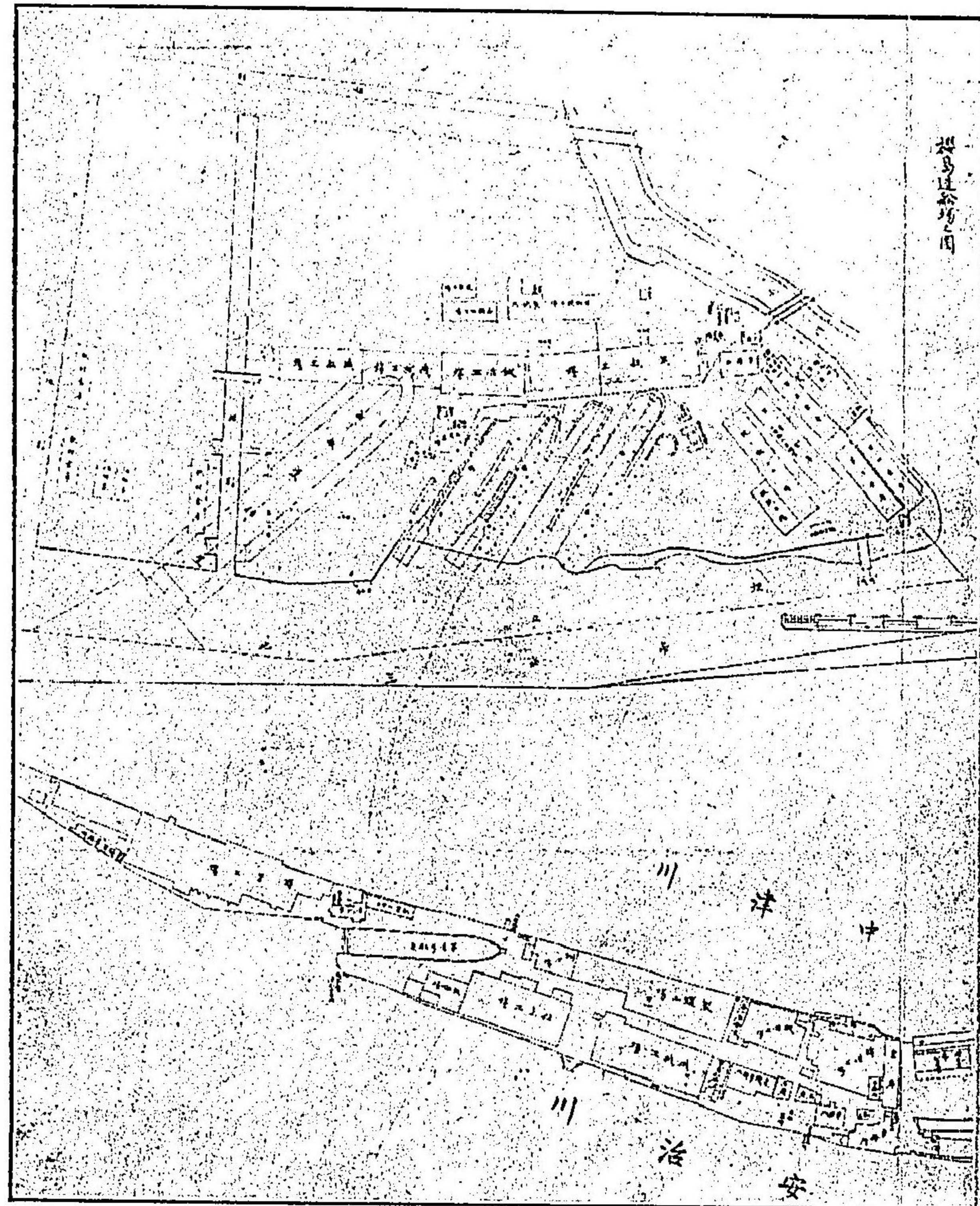
景全場工鐵阪大

第 百 八 十 四 圖



大 阪 鐵 工 廠 全 圖

に亞ぎ、我國三大造船所中に數ふべきものなりと雖も、其全般の規模工場の位置沿岸の水深等の狀勢より觀察するに、同所は大艦船の修造よりも、寧ろ小形のもの、修造に適當するもの、如し、同鐵工所主も亦是に視る所ありけん、近來は淺瀬船、淺吃水船、漁船等の特種船の製造に意を注ぎ、此方面に向



工 所 全 圖

に亞ぎ、我國三大造船所中に數ふべきものなりと雖も、其全般の規模、工場的位置、沿岸の水深等の狀況より觀察するに、同所は大艦船の修造よりも、寧ろ小形のもの、修造に適當するもの、如し同鐵工所主も亦是に視る所ありけん、近來は浚渫船、淺吃水船、漁船等の特種船の製造に意を注ぎ、此方面に向うて、驟々として歩武を進むるを以て、營業の繁榮なる點に於ては、三菱、川崎に譲らざること、世人の知悉する所なりとす。

工場の敷地は、本部工場、南木船工場、櫻島及天保山分工場の四箇所に分るが故に、交通の敏活を缺くが如き感ありと雖も、水利の便頗る大なるが故に、事實は全く臆測に反すと云ふ。

船臺、船渠、海岸延長線の多大なる等より見るに、同時に大〔二百八〕小艦船十隻内外を製造及艤裝し、且つ多數の船舶を便利に修繕し得るは、他に其比類を見ず、而して工場及其内外設備は複雑なる説明を省かんがため、左表により、一目瞭然たらしむ。

大阪鐵工所造船部所管南木船工場設備					
工場名稱	構造	寸法(呎)		區分	据付器具機械最大 能量
		長	幅		
木船工場	木造	一五〇	六〇	階上	木工、塗具、裝飾、現圖場
		一四四	二四	階下	
造船臺上屋三棟	木造	九〇	五一	小汽船工場	
木挽場	木造	九六	五七	手働木挽場	
材木置場	一棟	「チーク」其他貴重の木材にして、乾燥を要するものを貯蓄す、			

倉庫	鑄管工場	船渠附屬工場	銅工場	
五棟	木造	木造	木造	
	三一 八四	一〇 四五	五 九	六 三
造機に關する材料、製造品、造船造機用の既成品器具等を貯蓄す、	主として、水道鐵管を鑄造し、稀に造船用のものも製造す	塗具、細具等工場	銅工用設備一切	
	七 二〇			
	量 熔 一〇噸			水壓一寸平方六〇磅 徑直一〇二

附言

以上は、主なる工場及倉庫なれども、此外に、工場に關係の建物雜物貯藏の納屋、及入渠船員に關係する浴室貯所等に供用するもの三十棟あり、

製鉸釘工場	電気工場	機械工場	鍍亜鉛場	鍛冶場		
煉化造	煉化造	木造	煉化造	木造		
四五 四八	三〇 四八	五一 一三〇	三六 七二	二七 七八	六〇 一一〇	五一 一三三
鉸及鉸釘製造用の製鉸機、製鉸釘火爐等を備ふ、	小修理に要する設備一切	船體艀裝用品用小形機械及仕上工場	船體艀裝用品小艇用鋼板鍍亜鉛用設備一切	鍊鐵場	鍛冶場	鋼材用小形機械
一〇時間に 五〇〇〇個			鍋鍍亜鉛 深幅長 五、二、〇	鋼板厚 二、四、〇 幅 一、二、〇 長 三、四、〇 距離 三、四、〇	水壓機 厚 一、二、〇 幅 一、二、〇 長 一、二、〇 距離 一、二、〇	剪厚 二、四、〇 距離 二、四、〇 厚 一、二、〇 距離 一、二、〇

大阪鐵工所造船部所管櫻島造船工場設備						
造船機械工場	撓鐵場	現圖場	工場名稱	原動機室	電氣變壓所	
木造	木造	木造	構造	變壓機 一六瓩 二〇四「キロボルト」(所外より供給す)	區分	
五一	二五〇	三〇 八四 三〇	(呎)法寸 幅 長	一八九 階上 現圖場 三〇 階下 倉庫(鉸釘螺釘の如き金屬製部)	握付器具機械最大 能量	
鋼材用大形機械	撓鐵現圖場	火爐板材及角材用	撓盤		水壓原動機 龍骨板撓機 厚幅長 一、三、〇 一、三、〇 呎呎呎	
					歴穿機 徑一吋四分の一	

製帆工場	機械工場	鍊鐵工場	鑄鐵工場	木型工場
木造	木造	木造	木造	木造
八二 三三	一七六 五一	一四 四二	一一一 四五 三〇 一八 一八 六	六一 九六 六
製帆船具工場	船體鑄製品製造、機關部修理用小形機械及仕上工場	小形汽槌火爐等設備、修理用	鑄鐵工場 眞鍮鑄物工場 既成木型置場	雜用品置場 木型用旋盤等
				製罐工場

倉庫四棟	附言	
船體鑄製品、既成品、製造品鋼管、眞鍮管、鐵管類等を貯蔵す、外に鋼材置場二棟、假納屋六棟、木工納屋一棟、	上記の外、工場及倉庫に關係の建物二十九棟あれども之を省略す、	
大阪鐵工所造船及造機部所管天保山分工場設備		
原動機室	工場名稱	木挽工場
汽機單管平置式 汽鍋筒形平置半複管式	構造	木造
三臺 徑長二二吋 一臺 徑長一九吋	(呎)法寸 幅 長	七八 一三 一七
區分及設備	木工場	木造
据付器具機械最大 能量	鋸鉋場	一三 一七
	手働木挽場	七八 五四

工場用水	電 話 器	汽 艇	船 臺	船 渠
大阪市設水道の供給を受く、 所内私設電話器三十箇所 外に公設電話器數臺	營業上日常使用のもの二隻 外に石油發動機船三隻、小廻和船一〇隻	大小四個 長二八〇呎、二八〇呎、二六五呎、二六五呎 幅を有するもの一個 外に小形艦船數隻を同時に製造し得べき	第一、第二、第三號と稱する三個、 第一號船渠は石造にして、安治川本部工場にあり、第二號及第三號は木造にして、天保山分工場にあり、孰れも乾渠式とす	名 稱 第一號 第二號 第三號
				全 長 第一號 二五〇、〇 第二號 二八六、〇 第三號 一八九、〇
				盤水上 第一號 二四四、七 第二號 二七七、〇 第三號 一八〇、〇
				渠口上部 第一號 三七、三 第二號 四四、〇 第三號 四二、〇
				渠口下部 第一號 三四、一 第二號 四〇、〇 第三號 三九、五
				盤木上深 第一號 一一、六 第二號 一一、四 第三號 八、〇
				排水時間 第一號 四、〇 第二號 四、〇 第三號 四、〇

製 鐵 工 場	銅 工 場	倉 庫
木造	木造	三 棟
九〇 四八 四八	四二 四八	一五 二七
鐵 船 工 場	雜 用 工 場	修繕用の設備
		船體材料、鋼丸棒、平材、角材、鋼管、真鍮管、塗料、油類、鉸釘、螺釘、調帶、既成金具、鋼索類、帆布消耗雜品等貯藏

大阪鐵工所工場外設備

起 重 機
木造二脚柱(本部工場構内埠頭)
木造二脚柱(埠頭外突出距離一八呎、扛重力四五噸、手動捲揚機一臺附屬す、
高五〇呎、埠頭外突出距離一五呎、扛重力三〇噸
全長約一、〇一哩(運搬手動)
本部工場の内外〇、三七八哩
櫻島造船工場の内外〇、四〇五哩
天保山分工場の内外〇、二二七哩

幹部組織及營業資本金 大阪鐵工所は、個人經營にして、所主範多竜太郎は、所務を總理す、本所業務を技術及事務の二部に分ち、船舶の新造修理工事及び之より生ずる庶務會計等を處理すること、一般工業工場と異なることなし、技術部には、造船及造機技師長ありて、各若干名の補佐を以て、設計及製造を總括せり、

營業資本金は、運轉資本の多寡に據り、一定し難しと雖も、三百萬圓を上下するものゝ如し、

構内面積及沿岸線延長 明治十四年、本所開業當時に於ける本部工場の敷地は、約三千坪に過ぎざりしも、四十年十二月末の調査に依れば、本部工場〔千坪〕、南木船工場〔七百坪〕、櫻島造船場〔二萬坪〕及天保山分工場〔八千二百坪〕の四箇所を合して、四萬九百五十五坪とす、又沿岸延長線は、此四工場を合して、約千四百七十間あり、されば、工場の敷地は、長千四百七十間、幅二十七間の長方形を成し、其一方に水利を享くるものと見るを得べし、かくの如き地域の造船

業に至便なるは論を俟たざるなり、

所員職工人夫 本所開業當時に於ては、本部工場に出勤する所員は、其數僅少にして、指を屈するに足らず、又職工も二百人内外なりしが、四十年十二月末の調査に依れば、所員百八十八名〔事務部百二十三名〕、職工は二千四百一人〔造船部千二百五十七人〕、又人夫は、工事の種類等によりて、多寡ありと雖も、平均二百人内外を數ふるに至れり、

造船額及造船力 開業以來、同四十年末に至る二十六年間に、本所が製造せし船舶、汽機及汽鐘は左の如し、

一 艦船 二百九十七隻

此中鋼鐵船百二十七隻、木船百三十二隻、合計二百五十九隻とす、是等は多くは商船にして〔驅逐艦二隻、除き〕、二千噸のものを最大とす、淺瀬船〔自航若しくは繋留の〕二十五隻、淺吃水船〔吃水の最小は九呎〕十隻、捕鯨船及遠洋漁船三隻とす、

一 船用汽機

三百六十四臺

- 一 船用汽鐘 四百二臺
- 一 陸用汽機 九十八臺
- 一 陸用汽鐘 二百五臺

右の外修繕船の多寡は、一定し雖も、一ヶ年約百餘隻にして、其中入渠船は、二十六年間の平均一ヶ年約六十五隻に達せり、殊に近年は海運業の發展に伴ひ入渠船は著しく増加し、四十年度に於ける入渠船は三百二十八隻にして、其噸數は十七萬八千二百八十二なり、又入渠せずして修理を加へたるもの二十三隻に及べり、

前記新造艦船二百九十七隻中、造船獎勵法合格のものは二十二隻（千四百二十七噸、〇三、一萬八千）とす、即ち左の如し、

大阪鐵工所製造造船獎勵法合格船表

種類	船名	總噸數	實馬力	最速	船體構造種類	推進器種類	機關種類	進年	水認許證書
汽船	大義丸	一五、六二七	一、九四二〇	三、四鋼	船輕甲板	單螺旋	三聯成	三十三年十二月	三十三年一月
同	大吉丸	二〇、六〇九	一、四七〇〇	一、〇八九	船淺吃水	雙螺旋	同	三十四年十二月	三十三年十二月
同	湘江丸	三、五、四二	八、四〇〇	一、〇六同	同	同	同	三十六年七月	三十六年一月
同	沅江丸	九、五、四二	七、五、〇〇	一、〇四同	同	同	同	三十六年八月	三十六年一月
同	蛟龍丸	七、四、五三	五、五、〇〇	一、〇五同	船輕甲板	單螺旋	同	三十六年九月	三十六年五月
同	義州丸	八、〇、三、七	六、六、〇〇	二、〇五同	同	同	同	三十七年六月	三十七年一月
同	安東丸	八、〇、三、七	七、五、〇〇	二、二二同	同	同	同	三十七年七月	三十七年一月
同	甲辰丸	七、五、八〇	五、二、〇〇	二、二四同	同	同	同	三十七年九月	三十七年四月
同	千賀丸	七、七、八〇	五、一、〇〇	二、二五同	同	同	同	三十八年一月	三十七年四月
同	大智丸	二、五、八、四〇	二、〇、九、〇〇	二、三三同	船覆甲板	同	同	三十八年七月	三十七年九月

同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
新不老丸	高松丸	大隅丸	阪鶴丸	厦門丸	滋賀丸	琉球丸	宮崎丸	大分丸	別府丸	松江丸
七六、一七	一三五、四六	一三三、六四	七〇、一五	七六、八三	七三、一七	六三、〇四	七三、二二	七三、二二	七三、二二	七三、二二
五五、〇〇	二八四、〇〇	二八八、〇〇	五六、〇〇	七三、〇〇	七三、〇〇	七五、〇〇	五七、〇〇	五二、〇〇	六〇、〇〇	五三、〇〇
二、五四同	三、四四同	三、五五同	二、七五同	三、三三同	三、三三同	三、三三同	二、四四同	二、三三同	二、八八同	二、七六同
船輕甲板	船覆甲板	同	船輕甲板	同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
三十八年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月	三十九年三月
三十八年二月	三十八年二月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月	三十八年三月

同	同	同	同
長春丸	撫順丸	第五勢至丸	第二阪鶴丸
一八八、七五	一八一、九三	七六、〇三	八四、六四
一四七、〇〇	二〇七、〇〇	五七、〇〇	五〇、〇〇
二、三三同	三、四四同	二、二九同	二、一八同
同	同	同	同
同	同	同	同
同	同	同	同
四十年三月	四十一年三月	四十一年三月	四十一年三月
三十九年十二月	三十九年十二月	四十一年七月	四十一年十二月

衛生及救済 醫務室を本部工場及各分工場に設け、また状況に依り、囑託醫院(私立病院)に治療を請はしむ、
 保證金及積金 所員は、入所の際、身元保證金を提供し、又毎月俸給の幾分を積置くものとす、而して無事退所の節は、相当利子の添付を得て、拂戻を受く、職工は、毎給料勘定日に當り、若干の積立をなし、毎年末を以て、前年積金半額の拂戻を受く、

綜括 本所は、長崎三菱及神戸川崎の二造船所に亞ぐものにして、其地勢及大阪工業全般の状況に鑑み、其特色として、發展すべきものは、即ち普通小

形の商船及浚渫船、吃水船、漁船等の如き特種の船舶製造にあるもの、如し、殊に大阪は工業地として、我國に冠たる所にして、分業法よく行はるれば、右の如く廉價にして、迅速を貴ぶ種類のものに最も適せるは疑ふべからざるなり。

第六項 大阪地方の造船所

大阪は攝津國の東南隅に位し、東南北の三面には、遙に生駒、信貴、葛城、金剛、箕面、六甲の諸峰相連り、西は淡路島と相對し、深く海水を擁して、灣を爲し、淀川の大流は、攝河の平野を過ぎて之に注げり、大阪は都市として、爾かく形勝の位置を占むるのみならず、地勢上、畿内諸國の咽喉を扼し、交通の要衝に當れるを以て、古來船舶の出入頻繁を極めたり、秀吉の居城を此地に相し、市街を經營し、以て今日繁榮の基礎を造りてより、徳川氏に至り、特に城代を置き、穀倉を設けて、貢米を收容し、中國、四國、九州等の諸侯、亦倉屋敷を建て、米穀及諸産物の賣買貿易に従事せしを以て、商賈輻輳し、全國の金錢其の十中の七

を吞吐したりと稱せらる、是れ實に灣内河口船舶の碇泊に適し、貨物の運輸に便なりしが、故に外ならず、故に幕府時代に於ても、常に意を河海交通に用ひ、船舶航路の維持に努め、貞享元年、安治川を開鑿せり、當時の船舶は、五百石積内外のもの多きを占め、吃水深からざりしが、幕末に至り、通商貿易の發達に因りて、大船の來往するもの漸く増加せるを以て、明治維新後、直に濬筋一帯に大浚渫を加へ、且つ安治川左岸河口に約四百間の導堤を築きて、商船の出入を便ならしめ、又明治四年、安治川口に波止場を設け、航運上に於ける公共の用に供せり。

古來大阪に聚散する貨物は、概ね海運に依りて、安治、木津、尻無傳法の四川に出入せり、而して之れが運漕の用に供する大和形船の種類は、固より千差萬別なるも、之を概括せば、菱垣船、樽船、北國船、諸國廻船、乗合船、小廻船の六種なりとす。

菱垣船は、江戸、大阪間雜貨の運搬に従事し、又年一回輪番を以て、諸國に散

在せる幕府の米穀を江戸に輸送せり、その容積は千五百乃至二千石を以て限度とし、帆は三十二反より三十六反を用ひ、維新以降汽船の發達するに隨ひ、漸次其數を減じ、復舊觀を止めざるに至れり。
樽船は、伊丹灘等の酒類を搭載して、毎歲江戸に航海せるものなり、其積量は千六百乃至二千五百石にして、其數多かりしも、西洋形船の輸入に依りて、今や全く其跡を絶てり。

北國船は、其積量千石乃至千五百石にして、北國の物産を搭載して、西國に下るものなり、而して其航程の遠距離なるを以て、僅に年一回の航海をなすのみにして、秋季は大阪に寄泊するを例とせり、由來安治木津兩川は、其水質船蟲を驅除するに適當なりと稱せらるゝを以て、毎歲初秋より翌春に亘り、船舶木津川筋の全流を擁して、相櫛比し、纔に中央少許の通路を剩すに過ぎざりしといふ、所謂木津川圍船是れなり、然れども、近年新式交通機關の完備するに隨ひて、是等の圍船は、漸次其數を減じ、今は僅に其係を存せるのみ。

諸國廻船は、瀬戸内海諸國より、阪地に物貨を運搬するものにして、其大さは、航路の遠近によりて一定せざるも、千石に達せしもの稀なり、乗合船は、客船にして、瀬戸内海の交通に使用せられたるも、汽船の發達に壓せられて、今は其隻影を認めざるに至れり。

小廻船は、港内河川等の漕運に使用する五十石以下の小船にして、累年其數を増加するの傾向あり。

斯の如く、大阪港は古來船舶の出入頻繁を極めたり、今試に、明治二年中、前記四川に入津せし船舶の一ヶ月の平均數を擧ぐれば左の如し。

石	數	隻	石	數	隻	石	數
五十石以上百石	三、四六三		百石以上五百石		一、五二六		
五百石以上千石	五五		千石以上二千石		一四		

此等總計は無慮五千五十隻に達せり、亦以て其盛時を追想するに足れり。

然れども、其大多數は五百石以下にして、千石以上のものは、僅に十四隻に過ぎず、是に由て之を觀れば、當時の大坂港は、たゞ河川のみを利用したるに過ぎざりしもの、如し、

明治四年、廢藩置縣の制行はる、や諸侯の在阪藏屋敷廢せられ、百事舊來の慣習は打破せられ、大阪經濟界の形勢一變すると共に、西洋形船の使用大に發達せしかど、大阪唯一の交通利器たる諸川は、土砂淹滞して、其水深を減じれば、大和形船に比して、吃水の深き是等西洋形船の出入甚不便にして、貨物の運送意の如くならず、大阪の商權は、漸次航運に至便なる兵庫港に移らんとする傾向を生じたるを以て、當事者は、再び河川航路の浚渫に努め、且築港の計畫をなし、明治三十年に至り、遂に大規模の築港の起工を見るに至り、三十八年を以て、其大體の工事を了り、今や陸上諸設備に著手し、當初の目的を完成せんとす、

大阪の地勢は、上に述ぶるが如くなるを以て、大和形船製造及修理の設備

は、古來他地方に比して、著しく發達せしや、論を俟たざるなり、而して當時の造船場は、木津川沿岸及其上流に散在せしもの如し、現今の藤永田造船所の前身たる兵庫屋の如きは、元祿二年〔西暦千六百八十九年〕の創設に係り、明治初年に至る迄、現今の鞆南通附近にありたりと云ふ、

徳川幕府時代に於ける大阪造船業の狀況に關しては、記録の徵すべきもの乏しきも、初め幕府が、株と稱する營業權を設け、同地に於ける商業者を團結せしめ、商業上の弊害を除き、併せて之が發達を助長せしめしが、後、明和年間〔西暦千七百七十四年より千七百七十六年〕に至り、幕府の特許を得て、株仲間を組織するもの多く、其中に、船大工、株、櫓、屋、船具、商等の名稱を見るに至りたるは、以て造船業が、其當時に於て、既に一の産業として成立せしを證するに足らん、就中、船具商の如きは、寛文年中〔西暦千六百七十二年〕に至り、既に二三の商估ありて、延享年間〔西暦千七百四十七年〕に及びては、十數軒〔内、帆、木、櫓、商仲間と〕となり、文久、慶應〔西暦千八百六十七年〕に至りては、更に三十五軒に増加せるを見れ

ば、其當時に於ける造船業のいかに盛況なりしかを想像するに難からざるなり。

明治維新以後、西洋形船舶の使用漸く盛なるに及び、阪神地方は、特に此種船舶の需要多かりしを以て、従來大和形船を製造せるもの、漸次新式造船術を傳習するに至れり、而して明治初年に於ける西洋形船製造は、概ね外國人の力を藉りたるものなり、神戸辨天濱、フキツゼラルド、及「ストローム」會社工場に於て始めて大阪、神戸間航行の木造汽船無事丸外一隻を新造し、明治三年〔西曆一千八百七十一年〕大阪藤永田造船所が、獨乙人セーガンを雇聘して、同航路用の外車汽船神速丸を造り、又蘭人ネリング、ボーゲルが、レーマン商會の、獨國より製造輸入せる鐵製汽船三隻、アドロー、ワシヨ、及福山丸を、大阪に於て組立てたるが如き、其顯著なる實例なりとす、斯くて、西洋形造船術は、同地方に普及せられ、木船の製造漸く盛況に達し、爾來新式造船所の設立せらるゝもの多く、今や二十餘箇所を算するに至れり、就中藤永田造船所は、同地方に在り

て、最初に西洋形船製造に著手せるものにして、明治六年以降四十年に至る三十五ヶ年間に、汽船百隻〔最大船一三八噸〕、帆船七十隻〔最大船二〇噸〕、及淺瀬船浮艇等三十一隻を新造せり、又小野造船鐵工所は、明治二十四年創立以來、新造船總數四十七隻、一萬三千餘噸に達し、内、鋼製に係るもの二十隻、九千四百五十噸〔最大船七百八噸〕なりとす、此二所は、其設備及技倆に於て、大阪鐵工所に亞げるものにして、同地方に於ける造船業者中の錚々たるものなり。

斯の如く、大阪の造船業は、明治初年以來、順潮に乗じて發達し、我近海航路に使用する木造汽船の大多數は、同地に於て製造せられたるものとす、而して近來木材缺乏し、小形鋼船の需要増加するに隨て、鋼船製造に従事するもの、亦漸く多からんとするに至れり、然れども、之れに要する諸設備を完備せるもの、極めて稀にして、纔に姑息の方法に依りて、其製造を爲し得るに過ぎず。

大阪地方は、常に造船所數及毎年の新造船數に於て、全國に冠たるのみならず、

らず、造船業に關聯せる各種工業の發達せることも亦、他に其類を見ざる所にして、大阪が我國造船業の中心地と稱せらるゝも、決して故なしとせず、而して、今、其特色を擧ぐれば、同地方には、造船の分業盛に行はれ、或は船體のみを造り、或は機關のみを造るもの、或は鑄物を業とするもの、鑄鋼業に従事するもの、鑄鎖のみを製造するもの、船舶附屬品を造るもの等の區別ありて、各其業を勵み、常に之が製造の改良進歩を企圖せるを以て、比較的船價を低廉ならしめ、又竣工期限を短縮し得るの利あり、故を以て、他地方より、機關若くは船體附屬器具の供給を此地に仰ぐもの亦少からず、殊に明治三十一年の交、大阪に鑄鋼會社創立〔後任友鑄鋼所と改む〕せられて、従來外國に製造を依托せる各種鑄鋼品の輸入を防止し、間接に我國造船業の進歩を扶翼せるの一事は、本史上に特筆すべきものとす。

然れども、我沿岸航海に従事する船主は、單に船價の低廉なるを望むもの多く、隨うて之が供給の任に當れる大阪地方造船業者は、製造價格を減ず

るに汲々とし、技術の精巧を期するに暇あらず、爲めに、其製品稍粗惡なるの傾あるは、遺憾なりといふべし。

第七項 伊勢大湊地方の造船所

大湊は宮川の河口にありて、天然の良港を成し、北には伊勢海を扣へ、水利の便多し、而して宮川の流域には、造船用良材に富める大臺ヶ原山大杉谷等の森林あり、此地はかゝる形勝の地を占むるを以て、古來造船術發達し、今に至るも、尙我國有數の木船製造地たるを失はず。

大湊町古代の歴史は、之を知るに由なきも、既に鎌倉幕府の頃に、諸國廻船の支配をなししが如く、頼朝の命に依りて、軍船を造り、賞状を受けしことありて、今に至る迄、右府御朱印と稱し、之を保存せりと云ふ。

降りて、天正年間、織田信長の爲めに、數隻の軍艦を造り、又秀吉の朝鮮を征せんとするや、志州鳥羽城主九鬼嘉隆に命じて、兵船數百隻を造らしめたるが、其大部分は、大湊に於て製造せられしと云ふ、以後徳川幕府も、屢、此地に軍

船の調進を命じたることありたるが如し、大湊に於ては、又盛に商船を製造し、之れに依りて、内外の航海を業とせしもの多し、松阪の人角屋七郎兵衛の如きは、數度安南に渡航したり、當時製造の船舶は、親船艀船等より、傳馬船の小形に及び、千石以上の大船を製造せしことも亦少からず、寛永庚午年、徳川家光が伊豆國伊東に於て製造せし大船安宅丸の船匠内田三郎右衛門は、大湊の産にして、多く同地方の造船工を使役せしが如き、又以て大湊が、當時造船技術に於て、全國に冠たりしを知るべし、

寛永十三年、幕府が大船製造を禁止してより、此地も亦其影響を受けたるも、内地沿岸航海用船舶の製造は、依然として衰へず、諸藩若くは諸國よりの注文を受けて造船せしもの、其數極めて多かりき、

嘉永以降、幕府が再び大船製造を奨励するに及んで、同地造船業は、其面目を一新し、二千石内外の大船の新造を見るに至り、明治維新に及びては、西洋

形船の製造を開始し、明治十年、市川造船所〔元祿十五〕に於て、二百八十噸の西洋形帆船松坂丸を新造し、二十一年、大湊造船所に於て、汽船宇賀浦丸〔二噸一五〕の進水を見るに至れり、

爾來同地の造船業は、益々盛況に向ひ、明治三十四年六月、同地方有志者は、株式會社大湊造船所を設立し、其他個人の經營に係る市川松崎〔萬治二〕吉川〔寶九〕内田西川等の諸造船所も、逐年其規模を擴張し、小形汽船及び帆船の製造に従事し、殊に三十八年、市川造船所が、静岡縣水産試験場の爲めに、改良鯉釣船富士丸を製造してより、此地に於て、各種漁船の製せらるゝもの頗る多く、一時改良漁船製造を獨占せるが如きの觀ありき、此地職工賃銀の低廉なると、木材の豊富なるとに依りて、船價の低廉なるは其特徴とする處なり、然れども、此地には、一鐵工所〔二十九年創立の會社、名、菊川鐵工場〕あるのみにして、蒸氣機關を製造すること能はざるを以て、汽船は、進水後大阪に回航して、機關を裝備するを常とす、

三十二年四月、造船徒弟學校を設立して、造船職工に必要な學科を教授し、今や百有餘名の卒業生を出し、大に同地造船業の改良進歩を助くるに至れり、之れ本邦に於ける唯一の造船徒弟學校なりとす。

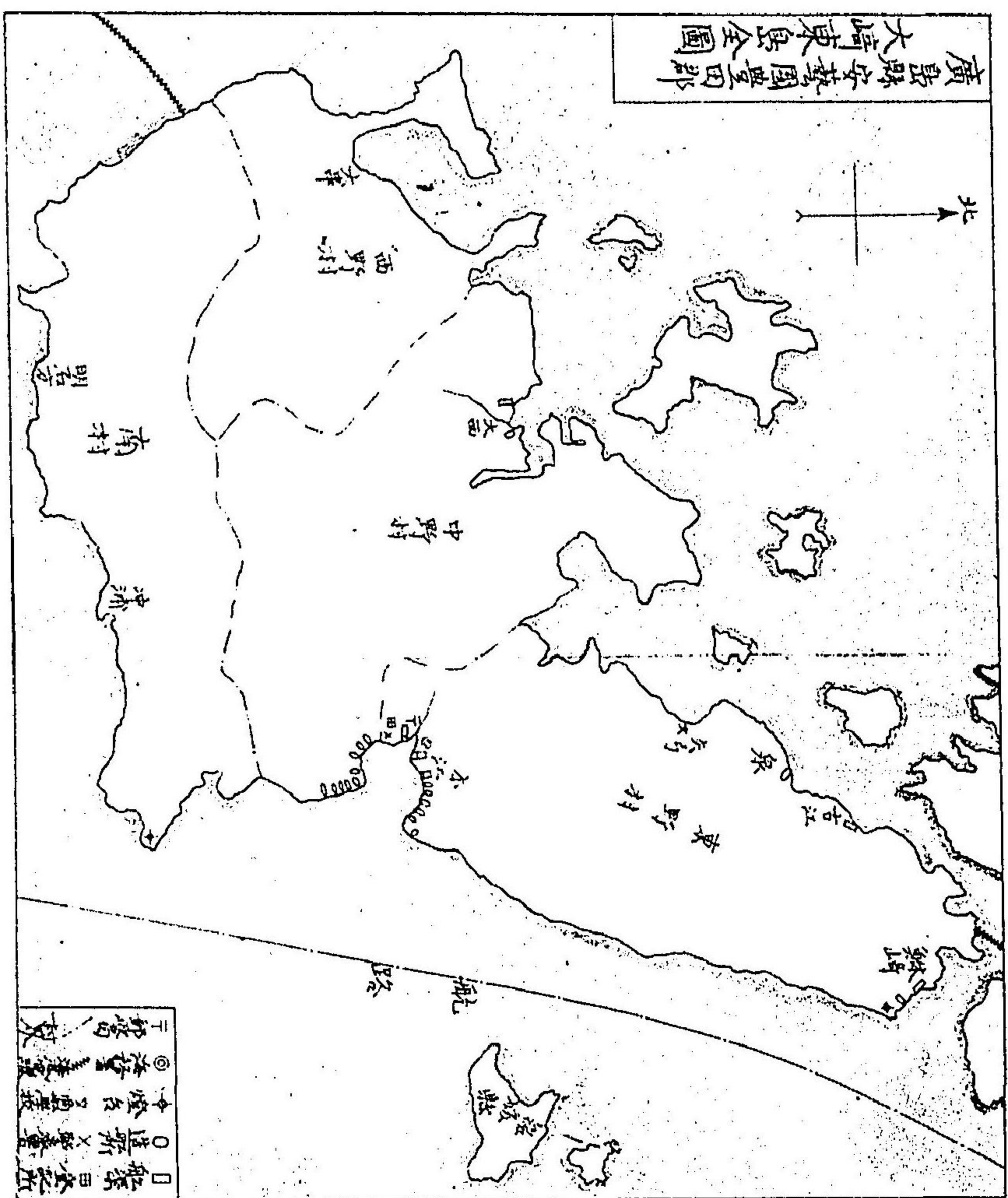
此地古來製釘を業となすもの多く、徳川時代に於ては、二百戸以上に達せしことありしも、近來洋釘の輸入盛なるに及んで、其販路縮少せられ、現今之を業とするもの、僅に三十餘戸に過ぎずして、唯造船用釘及錠等の製造に従事するのみなり。

第八項 木の江地方に於ける造船所

木の江は、廣島縣安藝國豊田郡大崎東島にあり、安藝竹原と伊豫今治の間に位す、交通頻繁なる瀬戸内海の水路に面するを以て、船舶の此島に來泊するもの多し、之により、造船の工事を營むもの漸く出で、終に今日の盛況を致せり(第百八十五圖)

本島は行政上四ヶ村に區分せられ、木の江の外に六七部落あり、其中鯨崎

圖五十八百第



圖五十八百第

古江泉大西には、船渠若くは造船所あり、就中木の江は、最形勝の地を占め、土地廣く、其繁榮は本島に冠たり、

本島所在の造船所は、凡て二十三を數ふ、其中木の江に存するものは、凡十五あり、其中最も古き歴史を有するものは、創立後五十年を経過せるものあり、皆個人の經營に係り、造船所主自ら之を支配し、直接に職工を使役し、其間技師の如きものを置かず、而して全島造船所に於ける職工數は、五百餘名に達し、船臺は三十餘個を數ふ、

本島に於て製造せらるゝ船種は、帆船を主とし、俗に胴船と稱する繫留艇をも作る、船質は木造のみにして、鐵鋼船は之を作ること能はず、製産額總計は左の如し、

新造船

船種	船質	既往製造全隻數	同總噸數	船體寸法
帆船	木造	一一〇五	七〇二四五	最大、長八五尺、幅二七尺、深一尺、 最小、長五〇尺、幅一八尺、深七尺、

修繕船

一ヶ年工作隻數平均四〇〇
既往工作總計噸數約七〇〇〇〇

工場の設備は、極めて單純にして、境界には柵塀もなく、たゞ二三の假葺小屋あるのみ、龍骨盤木は沿岸に配置せられ、木挽の如きは、其近傍に於て、屋外に作業せり、鉋削等稍細密の工作は、小屋内に行ふ、原動機の如き設備なくして、總て個人の自働による、船渠は乾燥式のもの、全島内に六ヶ所あり、長さ百尺未滿、幅は三十尺未滿にして、方形なり、石造なれども、漆喰を施さず、戸口には木板を抜挿すべき装置ありて、人働人車を以て排水す、

本島に於ける造船業は、其初めすべて大和形船の製造より起れるを以て、現今に於ては、西洋形船を造ると稱すと雖も、未だ全く舊習を脱せず、猶ほ其手癖の現るゝを見る、然れども、其大要部は西洋形に準據して、龍骨肋骨甲板等を設け、三橋のスクーナ形に裝帆するを以て普通とせり、

第九項 因島船渠株式會社

沿革 因島船渠株式會社は、廣島縣御調郡因島に在り、明治二十九年、日清戦役の影響により、該島の有志者相議して、帆船及小汽船の入渠修理の目的を以て、一小船渠築造の計畫を起し、同年十月、資本金一萬五千圓を以て、土生船渠合資會社なるものを組織したり、三十年十二月、船渠及工場完成を告げ、業務を開始す、爾來海運業の發達に伴ひて、船渠増築の必要に迫られ、三十二年四月、第二船渠の工を起し、翌年六月を以て、その竣工を告げたり、越えて三十四年一月、更に規模を擴張し、資本金を二十萬圓に増加し、因島船渠株式會社と改稱したり、

抑も、本島は、瀬戸内海群島の一にして、神戸、門司等の主要なる商港と相距ること遠く、爲めに大汽船の修繕工場としては、地利を得ざりしかば、會社は、其初めは、勢ひ低廉の價格を以て、老朽汽船または帆船の修繕を爲すに過ぎざりき、然るに、三十七八年日露戦役の起るや、此地は、宇品に接近して、優勝の

地に位するを以て、御用船の入渠修繕を求むるもの頗る夥多なりしにより、會社は俄然非常の盛況を呈し、隨うて一時は潤澤なる利益配當を爲すに至れり。

然るに、戦役の終るや、御用船の修繕は漸次減少し、且營業の前途に確然たる光明を認めざりしにも拘らず、四十年二月、株式界の好況に乗じ、資本金を一百萬圓に増加するの決議をなせり。是れ實に株式熱に浮かされたる計畫に過ぎざりしを以て、果然其新株募集は全く不成功に終り、其後減額して五十萬圓の増資に止めんとせしも、亦意の如くならざりき、かくの如き蹉躓と、戦後航海業の不振と、一般經濟界の不況とは、益會社の存立を危うし、將に解散の悲運に陥らんとせり。

當會社は、主として、船舶修繕を目的としたがし、樺太廳汽船吹雪丸(總噸數百五)及神戸築港用曳船等の新造工事を爲せしこともありき、
綜括 抑、當會社の所在地土生港は、天然の良灣を爲し、海底も亦淺からず、

唯潮流の急なる爲め、稍入渠に不便を感ずるの外、さしたる缺點なく、加ふるに、地質は花崗岩質の砂地より成り、船渠の開鑿容易にして、然かも頗る堅牢なるが故に、假令土地の僻遠なるあるも、小蒸氣船若くは帆船等の修繕を以て満足せば、十分に維持の途ありしなり。然るに、經營其宜しきを得ず、突飛の擴張計畫と、無謀の利益配當(當船渠會社の最も好況なりしは、三十八年上半に、加ふるに、重役の不誠實とは、終に會社の悲運を速き、剩へ重役間に刑事問題を惹起するに至りしは、我造船界の爲めに慨歎すべきこと、いふべし、)

第十項 備後船渠株式會社

沿革 備後船渠株式會社は、廣島縣御調郡因島の東南端三庄村に在りて、因島船渠株式會社とは、僅に一小丘を距つるのみ、當會社創立の起源を釋ぬるに、明治三十三年一月、土地の有志者相議して、合の子形船舶修理の目的を以て、資本金約千五百圓の合資組織を以て、小船渠を築造せんとするの計畫を立て、翌二月、海面埋立に關する認可を得て、其工を起せり。是時に當り、二三

同志者の之に加盟するものありしかば、更に其規模を大にし、資本金を二十萬圓に増加し、三庄船渠株式會社なるものを設立せんことを協定せり、乃ち先づ發起人等に於て、其株券の多數を負擔し、汎く株式の募集に著手したり、是れ當會社創立の端緒なりとす。

其後發起人中の離散するものありて、事業は一時中止の姿となりしが、三十四年三月に至り、更に發起人を定め、資本金を十五萬圓となし、再び株式募集に著手したり、然るに、應募者意の如くならず、纔かに、同年六月、創立總會を開き、會社の名稱を備後船渠株式會社と改めたりしが、株主中に拂込をなさないもの多くして、一頓挫を來せり、三十六年八月、西宗元次郎社長として入社するに及びて、船渠及工場の建設は、著々歩を進め、同年十一月、此等の設備は落成を告げ、遂に開業するに至れり。

越えて三十七年、日露戦役に際し、當會社は、因島船渠株式會社と同じく、宇品港に集中せる御用船の來りて入渠せしもの頗る多くして、一時は非常の

盛況を呈せり、平和克復後、三十九年十月、更に第二船渠を起工し、四十年一月、其工を竣へたり、爾來多大の擴張を爲さず、専心所謂社外船の修繕に従事せり。

役員、營業資本、其他要件 取締役五名、監査役二名を置き、西宗元次郎を社長とし、西宗久壽馬專務取締役として、會社の業務を處理し、泉京次郎技師長として、技術部一切を擔當す、又職工現在數は約四百名なるも、時々増減あり、工場敷地は約五千坪とす、又工場内外の設備は、未だ完全ならずと雖も、通常修繕工事を施行するには、毫も支障なしと云ふ。

營業資本金は十五萬圓にして、全く拂込を了せり、三十六年十一月、第一船渠開始以來、四十年十二月末日に至るまで、入渠船舶は百二十五隻、總噸數は三十萬五千六百九十五噸、此中外國船六隻、一萬八千二百五十八噸なりとす。

第十一項 合資會社鳥羽造船所

沿革 明治十一年、舊鳥羽藩士の合資により、舊城二の九の海岸に、一小船渠を開き、合資會社鳥羽造船所の名稱を以て、造船業を営みたるもの、則ち本所の起源とす。

此合資會社鳥羽造船所は、幾もなく廢業せしが、二十二年一月に至り、阿保市太郎外數名の協同を以て、該船渠及附屬地所等を購入し、鳥羽鐵工場株式會社なるものを組織し、船渠を改造し、伊勢大湊に造船部を置き、船舶の新造修繕を營みしが、之も亦二十四年十二月に至り、休業するの悲運に會せり、其後二十六年八月、八巻道成は、其全部を譲受けたるも、遂に事業を開始するに至らずして止みたり。

二十九年九月、安田善次郎外五名は、土地船渠其他一切の資産を買收し、鳥羽鐵工合資會社を設立し、三十年三月、事業を開始し、爾來船渠の改造、工場地、揚建物の改築及機械の増設等を爲せり、四十年三月、事業擴張の必要を感じ、社名を合資會社鳥羽造船所と改稱すると同時に、第二船渠の開鑿及海岸埋

立の土工を起し、大形機械敷臺及電氣原動機を購買し、同年十一月より、之が据付工事に着手せり。

役員、營業資本、其他要件 現時の合資會社員は、安田善次郎、安田善四郎、中澤彦吉、武井守正(男)、久保村活三にして、久保村活三は、三十年二月、社長に就任して、現今に至る、其他の職員は、所長支配人各一名、技師二名、技手書記等を通じて二十二名、職工の員數は約五百名なり、而して其資本金は二十五萬圓なりとす。

會社の專業は、船舶の修繕及木船の新造にありと雖も、傍ら陸用諸機械の製作に従事す、其開業以來現今に至る迄、新造木船は二十一隻、修繕は二百七十四隻を算せり、其他汽機、汽鐘、器具等を製造せしこと枚擧するに遑わらず、三十八年以來は、各海軍工廠及陸軍運輸部等の、請負指名入札に加入するを許可せられ、此等官廳に納入せる機械類も亦少からずと云ふ。

第十二項 浦賀船渠株式會社

沿革 浦賀は我國に於て最初に設立せられたる造船工場の所在地にして、其起源は遠く安政元年〔西曆千八百五十四年〕にあり、江戸幕府没落後、浦賀造船所は、朝廷の所管となり、明治初年には、こゝに浦賀屯營なるものを置きたりしが、横須賀海兵團設置以來此屯營は廢止せられ、其敷地は陸軍要塞司令部に轉屬せり。

二十七八年日清戰役の結果として、我海運界は盛況を呈し、爲めに、各私立造船所は擴張を謀り、又新に船渠會社の興るもの數多あり、浦賀船渠株式會社も亦其一なりとす、當時東京及浦賀の有志者塚原周造、榎本武揚、荒井郁次、郎安田善次郎、渡邊治右衛門、緒明菊三郎、白井儀兵衛等相謀りて、浦賀谷戸に一大船渠を開鑿し、工場の敷地を當時陸軍要塞司令部の所在地に建築せんことを企てたり、乃ち官に請願し、土地の交換を行ひ、二十九年、館浦に於ける石川島浦賀分工場と殆んど同時に土工を起し、尋で港灣の浚渫工場の建築諸機械の購入等に著手し、塚原周造は社長に選舉せられ、三十三年一月開業

するに至れり。

是より先き、谷戸及館浦に於ける二大船渠の工事進行中、説をなすものあり、曰く、浦賀の如き一小不開港に、二大船渠を造設し、他日相競争するの結果、俱に自滅の厄に罹らんとするは、當に兩會社株主の爲めに取らざるのみならず、我造船界の爲めにも、亦甚だ遺憾とする所なりと、乃ち此二會社に合併を勸告せしこと一再ならずし、兩會社の當事者各、確信する所ありて、終に此事行はれずして止みたり。

果せるかな、兩會社開業以來、競争は日に劇しく、従うて工事請負價格は漸次低廉となりたる結果、修繕船は輻輳し、〔二會社の入渠船合して一ヶ年平均百二十隻内外ならん〕浦賀港は繁榮を極むるに至りたるも、兩會社の収益は甚少く、所謂勞して功なきの狀に陥りたれば、當局者は、初めて合併の已むべからざるを感ぜり、是に於て、株式會社東京石川島造船所は、浦賀分工場に於ける一切の設備を擧げて、浦賀船渠株式會社に讓與することを議決し、其價格を九十萬圓と定め、三十五年

五月愈合併の實を擧げたり、

合併後に於ける營業の成績は豫想と違ひ、入渠船の如きは、合併前に於ける一會社の得たる數にだも及ばざることあり、蓋し合併後浦賀船渠株式會社が獨占となりし爲め、船渠料及修繕費を引上げたるべしとの船主側の臆測に因るもの、如し、之によりて、會社の事業は依然として不振に陥り、加ふるに、馬尼拉政廳の委託を受けて製造したる税關用監視船〔五隻中二隻は納付、殘餘の三隻は納謝絶の悲運〕の損失に終りたる等の事ありて、株主間に物議を生じ、三十六年四月、社長塚原周造辭職し、海軍少將早崎源吾代りて社長となりたるも、社運を挽回するに能はず、在昔三十七年を迎へたり、既にして世は日露戦争の渦中に投ぜられ、其結果として、曩に馬尼拉政廳より謝絶せられし税關用監視船三隻は、陸軍省に買上げられたると、戦役中海軍省の工事を請負ひ、驅逐艦長月菊月の二隻、及布設水雷等を製造し、又戦争の終局に臨み、修繕船舶の多少入港せしものありて、社業稍有望なりしが、驅逐艦の製造違算によれる損

失に加ふるに、戦役後、海運界の不振を以てし、會社の營業は、益、逆境に向ひ、株主中復た物議を惹起するありて、四十年十月、社長早崎源吾辭職し、淺野總一郎代りて社長となり、以て現今に及べり、

造船額其他 當會社開業以來、新造せし艦船の主なるものは、驅逐艦長月菊月の二隻、馬尼拉政廳の税關用監視船五隻〔内三隻は第一海丸、第二海丸、第三海丸と稱し、日露戦役中陸軍省に買上、東京灣汽船株式會社所有の東洋丸〔後、石川島造船所に於て〕等大小四十九隻にして、未だ造船奨勵法合格の船を造らず、又職工の數は、事業の盛衰に依り一様ならず、一時本工場及分工場を合して、千七八百に達したることありしも、四十年には、平均八百人内外に減少したり、

綜括 浦賀の地は、横濱港を距ること遠く、通常の修理工事を施行するに不便にして、修繕費も亦多額を要するを以て、到底横濱船渠會社と競争すること能はずと雖も、修繕工事の性質に依り、其地の船舶碇繋に安全なる點等を利用せば、敢て成算なきにもあらざるべし、今や淺野新社社長勢力の下に特

別事情の生じたるあれば其維持の困難は、蓋し従前の如く大ならざるべし。

第十三項 横濱船渠株式會社

沿革 横濱港は、近く我國の首府を控へ、港内水深く、諸外國との貿易盛にして、殊に其築港の成るに及び、内外船舶の輻輳最も頻繁となれり、是に於てか、當路者は、こゝに船渠を築造するの必要を感じ、之を英人カーネルバルマーに謀りたるに、バルマーは、現今横濱船渠株式會社所在地を下し、明治二十年に至り、其設計を終れり、然れども、未だ其工を起さざりしに、二十六年、男爵川田龍吉、故吉川泰次郎、原六郎、淺田又七、來栖莊兵衛等は、一會社を興し、上記の設計に基き、船舶修繕業を營まんとせり、是を横濱船渠株式會社の起源とす。

本社創立の當時、海岸を埋立て、恆川柳作指揮の下に、バルマーの設計を實施し、防波堤及船渠を築造し、三十年四月二十七日、船渠（今の第二船渠）の工を竣へ、社長川田男爵は、開業式を擧げたり、此時入渠せしは、日本郵船株式會社船西京

丸なりき。

是より先き、二十九年、日本郵船株式會社横濱鐵工場（今の横濱支店と、當時横濱の）を譲り受け、船舶修繕工事を始めたり、其後漸次業務の盛況を來したるを以て、更に第二船渠（今の第一船渠）を開鑿し、之が始業式を擧げたるは、三十二年四月三十日にして、此時始めて入渠せしめたるは、日本郵船株式會社船河内丸とす、此頃會社は、鑿に譲り受けし横濱鐵工場の諸機械等一切を現在の工場に移轉し、船舶の入渠及修理工事を爲すに至れり。

其後業務益々繁榮に赴きたれば、更に工場内外の設備を完成するの必要を感じ、器具機械を増備するの外、修繕用埠頭建設に著手し、其工も日ならずして落成に至らんとす、尙ほ進んで、構内の一部を埋立て、船架及第三船渠の築造を爲さんとす、計畫中なりと云ふ、目今の設備は、艦船の修理工事は勿論、小形船の新造及陸用汽機汽鍋諸機械の製作、鐵橋家屋用鐵骨等の工事をなすに遺憾なきを期せり、（第百八十六圖）

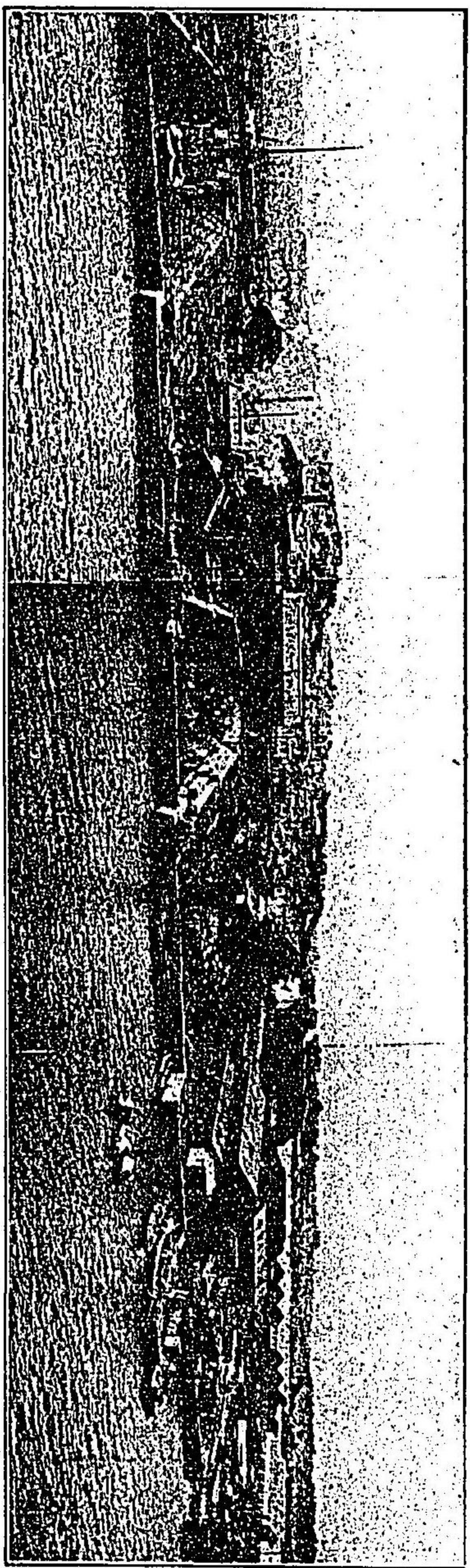
所員職工人夫 取締役^{〔五〕}及監査役^{〔三〕}の外、技術部員は八十八人、<sup>〔技師十三
十五人、手代〕</sup>事務部員は十六人^{〔庶務員三人、會計員〕}とす、職工は分ちて三種と
す、永約通常及見習是なり、而して此三種の職工の日々登場するものは、平均
約千五百人とす、又人夫は、工事の繁閑に應じ、一樣ならず、最も多き時は、約八
百人とす、

本會社の資本金は、三百萬圓にして、此中拂込未済に屬するもの尙百二萬
圓あり、

綜括 横濱船渠株式會社は我國開港場中最も艦船の輻輳する港にあり
て、船渠會社の位置としては最も適當なるのみならず、同港内に於ても、亦同
業競争の慮なきを以て、専ら船舶修繕業に従事せり、新造工事に據らずして、
常に繁榮を極むるものは、此會社を除きては、他に斯の如きものあるを聞か
す、

第十四項 株式會社東京石川島造船所

圖六十八百第



景全社會式株渠船濱橫

沿革 石川島造船所は、我國に於て最も夙く設立せられたるものゝ一にして、其起原は、遠く安政二年（西曆千八百五十五年）にあり、水戸の齊昭は、本所に於て初めて、旭日丸を建造せしめ、次ぎて、幕府は、君澤形及軍艦千代田形を製造せり、明治維新に際し、該造船所は、朝廷に屬し、四年、兵部省時代に至り、之を造船局製造所となし、尋で、主船寮を石川島に置きたり、然れども、海軍省設置以來、艦船造修工事は、専ら横須賀に於て施行することゝなりしを以て、石川島は、其存在の必要を失し、終に九年に至り、其工場及設備を擧げて、築地兵器局に合併し、其後石川島に於ける政府の事業は、全く其跡を絶ちたることは、既に第二編に於て敘したるが如し。

當時造船業に熱心なる平野富二といへる者あり、世の未だ此種事業に幼稚なりし時に當り、石川島の地勢が、船舶造修業に適するを見て、獨力經營の企畫を起し、百難を排し、遂に海軍省の允許を得て、該地を借用し、工場を新築し、之を石川島平野造船所と稱し、明治十年、營業を開始したり、是れ我國に於

ける邦人經營の西洋形船製造所の嚆矢とす。

營業開始と共に、直に東京灣内及東京附近の河川に使用すべき小形木製外車汽船の建造に著手したり、第二通運丸の如きは、即ち其一とす、翌十二年には、二隻の小蒸氣船の外、五隻の帆船を造れり、東雲丸（總噸數百十噸）は即ち其一なり。

十二年所主平野富二は、工場擴張の爲め、横濱石川口に於ける海軍省製鐵所の借用を請願して、其允許を得、之を横濱石川口製鐵所と改稱し、英人の技師を雇聘し、船用機關及諸機械製造業をも營みたり、爾來年々數隻の汽船並に帆船を製造し、漸次歩武を進めたり、然るに、元來造船業は、頗る巨資を要し、且當時我國に於ける各種工業は、甚だ幼稚にして、機械力を使用するもの少く、従うて機械工業の發展を促すに由なくして、本所の經營困難なりしも、平野は獨力之に任じ、苦辛慘憺能く其業を維持するを得たり、十七年の末に及び、工場分立の不便なるを以て、海軍省の許可を得て、横濱

に於ける家屋機械一切を東京に移し、石川島工場は、これに依りて、擴張を遂げたり、然るに、斯業の状態は、頗る不振にして、本所の如きも、十九年に及びて、益困難を極め、到底個人の經營によりて、之を維持すること能はざるを以て、澁澤榮一外二三の同志と相謀り、一の組合を作り、資金を供給して、以て斯業を繼續するに至り、翌二十年には、排水量六百十四噸の軍艦烏海を造れり、是れ本所に於ける鐵船製造の嚆矢にして、且我國民設造船所に於ける軍艦製造の初めなりとす。

二十二年一月、該組合を改め、株式會社と爲し、其資本金を十七萬五千圓と定めたり、爾來本所は、其本業たる造船業に關しては、後進者たる三菱川崎及大阪鐵工所等に壓せられて、著しく發達せざりしも、諸種機械製作は、漸次世と共に進み、二十六年には、更に資本金を二十五萬圓に増加せり、尋で、二十七八年日清戰役となり、我航運業の發達に伴ひ、大船巨舶の激増は、本所をして、更に大規模の設備を要せしむるに至れり、然るに、當時石川島工場の設備と、

隅田川の狹隘にして水の浅きとは到底大船の製造修理を爲すに適せざるを以て、更に地を下して、一大船渠の建造と、大形船製造の設備を爲すに決せり。是に於て、資本金を倍加し、其計畫を定め、地を相模の浦賀港に相し、二十九年八月を以て工を起し、山を鑿ち海を埋め、一大船渠を作り、且六十噸起重機を備へ、造船及製鐵工場を設け、斬新の鋼材用器具機械を備へ、三十二年六月、其工を竣へたり、之を浦賀分工場と命名し、専ら船體及汽罐の製造修理工事を施行することゝなせり、而して石川島本工場に於ては、小形船製造と一般機械の製作に局限し、この工場及其設備も亦擴張し、此間漸次資本金を増加して、遂に百五十萬圓と爲し、關東方面に於ける一大造船所を成せり、是に於て、幕府没落以來、久しく振はざりし浦賀港は、俄然繁劇なる工場地と變ずるに至れり。

浦賀分工場の設備完成すると共に、新に技師を増聘し、之を造船獎勵法合格船製造所となし、先づ三十二年に於て、大阪築港用の運石船犬島丸(總噸數五百七

三(十)の同形のもの二隻を造り、翌三十三年には、一航洋船の建造に著手し、三十四年にその工を竣へたり、大家七平所有の交通丸(總噸數六百四)即ち是れなり、其他修繕船の船渠に出入するもの多く、一時は繁榮を極めたりしかど、上記の諸新造船は、同業者激烈なる競争のため、頗る廉價に請負ひたると、新工場の諸事不熟練なることによりて、大に損失を招き、加ふるに、新に浦賀船渠株式會社の設立ありて、一小港内に、同業相競争して、更に利潤を見ず、之を成行に委するときは、兩者共に破産の厄に罹るの虞ありしかば、終に三十五年五月に至り、石川島浦賀分工場に於ける一切の設備を擧げて、之を浦賀船渠株式會社に譲與し、本所は、従前の石川島工場のみを以て、營業することゝし、資本金を六十萬圓に減じたりしも、浦賀分工場讓與等より生じたる損失補填の爲め、三十六年三月には、更に三十六萬圓に減資するの已むを得ざるに至れり、かくて本所は、其舊態に復し、小形汽船及帆船雜種船等の船舶製造は、寧ろ其副業とし、陸用機關橋梁材の組立等を、其本業とせしが、三十七年日露戰役

となり再び我航運業發展するに伴ひ、東京灣汽船株式會社の擴張事業たる新造船の製造を請負ひ、總噸數九百の鋼製航洋汽船一隻と、二百噸の同沿海航汽船二隻の製造に著手して、更に工場擴張を計り、資本金を五十一萬圓に増加し、四十年四月前記九百噸船山光丸の進水に際し、其設立三十年の記念祝典を擧ぐるの盛況に復せり、蓋し山光丸（長二百十呎、幅二十九呎、深は、東京に於て進水せる未曾有の最大船なり、四十年に至り、同所は、其桁材工場を新築擴張し、更に機會を窺て、大に資本金を増加し、著々發展の實を擧げんとするの計畫中なりと云ふ、

本所設立以來製造せし船舶は甚だ多し、其中造船獎勵法合格のもの左の如し、

東京石川島造船所製造造船獎勵法合格船表

船種	船名	總噸數	實馬力	最速力	船質	船體構造種類	推進器種類	機關種類	進水年月	認可證書下付年月
汽船	交通丸	一、〇〇一七	三、三、〇〇	三、三	鋼	輕甲板	單螺旋	三聯成	三十四年八月	三十三年八月
同	山光丸	九六七	三、〇〇六	二、四	同	同	同	同	四十年四月	三十九年一月

第十五項 函館船渠株式會社

沿革 函館に船渠を築設するの議は、明治八年、開拓使布達を以て、爾後北海道を定案とする大和形船舶五百石積以上のもの、新造を禁じ、西洋形船を新造するものに、官金貸與の方法を設け、船舶改良の途を開きたるに胚胎せり、蓋し當時西洋形船の船底洗滌塗替等をなすに、港内に於て、船體を傾斜せしめ、之れが工事を爲すに際し、俄然風位の變轉により、往々覆没の難に罹るものありて、其不便と危険を目撃するに忍びざるを以て、明治十一年六月、渡邊熊四郎、平田文右衛門、今井市右衛門、平塚時藏等相謀り、仲濱町船改所（現水上警察分署所在地）より幸町に至る間の海面を、官業を以て埋築し、之を私人に貸下

げられんことを開拓使に請願し、同年八月之を聽許せられたり、之に依り、開拓使に於ては、十二年九月、造船及船渠の技術に經驗ある肥田濱五郎を函館に聘し、船渠築造の位置選定の調査を托し、其結果として、六ヶ所の船渠豫定地を得たり、然るに、同年十二月六日、該地未曾有の大火あり、亞で道路改正の議起り、之が費用に充つる爲め、船渠築設に充つべき積立金を之に流用すること、に決し、終に船渠築造埋立地等の計畫は、一時中止せられたり、

爾來北海道の漸次開發せらるゝに伴ひ、航運頻繁を加へ、船舶は年々其數を増し、造船修理の工事も従うて多きを加へしが、之に應ずべき完全なる設備なきを慨し、明治十三年九月、渡邊平田今井等は、先づ鐵工場を設け、機械製造修理をなし、傍ら船舶の新造修理の業をも起さんことを請願し、其許可を得、翌十六年、さきに肥田濱五郎が豫定地の一に選びたる真砂町に、函館造船所を創設せり、是れ現今函館船渠株式會社の附屬工場となれるものなり、二十一年五月に至り、函館區の輿論漸く熟し、渡邊平田外數名より、船渠築

設の爲め、砲臺地の無代價拂下を申請せり、

二十二年九月、同廳長官岩村通俊は、同廳御雇工師英人メークを派し、港灣改良調査と共に、船渠の位置を選定せしめたり、

二十三年、函館區會に於て、同工師の設計に基き、船渠を築設せんことを企て、其豫定地たるべき砲臺地の下付を函館區に申請し、同區長より、之を北海道廳に出願せり、

二十五年、函館區は、港灣改良委員を設け、同年十一月に至り、其調査略ぼ成り、之を道廳長官に上申せり、是に於て、北海道廳長官は、工學士廣井勇をして、更に實地調査をなさしめ、二十七年十二月に至り、調査結了せり、該調査に依る船渠設計の大意は、砲臺東角より、沖手五百尺餘の海面に於ける長五百尺、幅百五十尺の區域を船渠豫定地と定め、渠口を東面することゝす、該地質たる、上層は礫石に粗砂を交へ、下層は泥土質と細砂にして、最下層は堅固なる盤岩より成れり、而して船渠の長は、内戸當より四百六十三尺、深平均大潮面

以下二十六尺、上幅八十四尺にして、總噸數五千噸までの商船を容るゝに足るものとし、其工費豫算を四十七萬五千圓とせり、二十八年九月函館町會所に於て、函館船渠株式會社發起人會を開き、創立委員を選定せり、二十九年に至り、函館發起人の外更に東京の澁澤榮一外二十三名を加へ、澁澤榮一を創立委員長に推選し、其四月一日を以て、發起申請をなし、認可を得て、株主の募集に著手したり、九月、工學士遠邑容吉を聘し、船渠工事の設計及監督を囑托し、同年十一月、設計豫算成り、船渠を凡六千噸までの船舶を容るゝに足るものとなし、資本金を百二十萬圓と定む、十一月七日、農商務大臣より會社設立免許を得、取締役社長に園田實徳、同理事に阿部興人、就任したり、三十年六月二十日、始めて辨天岬砲臺地先海面船渠豫定の海面に、浮標六個を設け、工事に關する準備に著手し、同月、函館造船所を買收して、船渠會社の分工場となし、七月一日より、同所に於て、一部營業を開始せり、工事の準備整ふに従ひ、三十一年六月二十日を以て、船渠の位置たるべき

海面に、潮止締切工事を起し、三十二年七月二十五日、締切工事竣工し、同年九月十四日より、船渠位置海底の掘鑿に著手せり、三十三年六月に至り、近時年々巨艦大船の増加する勢あるを以て、其需要に應ぜんが爲め、設計を變更し、一萬噸内外の艦船を容るゝを得べからしむることに決せり、然るに、工事半途にして、既に資金の缺乏を告げしかば、三十五年十一月、株主總會の決議に基き、安田銀行より、金六十萬圓を借入れ、同年十一月二十一日を以て、渠身全部の築造を竣工したり、三十六年に至り、海運の進歩に従ひ、船渠に不足を告げ、船主等の希望を充たす能はざるの傾向あり、また會社用地も狹隘なるを以て、更に船架等を増設するの議起り、遂に之が計畫を立て、本社地先公有水面四千百八十二坪(外に助坪)埋立の許可を得て、之に著手したりしが、翌三十七年に至り、會日露の干戈を交ふるの不幸を見るに至り、入港船著しく減退し、社運甚しく不

振の境に陥りたり。

三十九年一月臨時總會を東京に開き安田銀行借入金を信託法に依り借換ふるの議を提出せしに株主中より委員を選び重役と共に十分協議調査を遂げしむることとなり商議の結果信託法に依り借換を爲すの件は不適當と認め之を否決し代ふるに工場抵當法に依り工場財團を設定し之を抵當として比較的低利にて金七十萬圓の借入れを爲し年賦借入金及安田銀行の負債を償還すると共に他面に於ては優先株六十萬圓を募集して資本の増加を計り業務の發展に努むることに決せり尋で重役の更迭を行ひ専務取締役に男爵川田龍吉取締役に岡本忠藏川田豊吉の二人就任し爾來債務の整理及事務所工場等の業務に刷新を行へり。

同年八月三十一日曩に許可を得たる公有水面埋立地二千七百七十四坪餘を道廳長官より附與せられたり。

幹部組織及營業資本金 幹部組織は社長即ち専務取締役の下に主事長

なるものありて技師及事務を支配するものとす技術部には技師十名と技手三十二名あり事務部には若干名の書記及雇人ありて業務を分擔す又營業資本金は百八十萬圓〔普通株百二十萬圓〕とす。

構内面積及海岸線延長 現在敷地の面積は一萬四千七百五十六坪餘の外に公有水面埋築竣工の上目下附與出願中に係る地積四千五百八十二坪と防波堤八十坪あり又海岸延長線は百五十間にして船渠船架起重器等の爲め有利に使用せらる。

新造及修繕船舶其他 會社開業以來製造せし船舶は二十隻に達すと雖も皆な小形のものにして其中の最大なるものは總噸數百九十五の旅客貨物船なりとす他は小蒸氣曳船貨物船等にしてランチ形最も多し。

船舶修繕工事は本會社の主要なる事業とす然れども季節により業務に繁閑あるを以て其閑散なる時は副業として他の工事を營まざるべからず其主要なるものは北海道鐵道用五十二連橋渠桁類渡島水力電氣株式會社

の水管陸上用汽機汽鐘鐵道用ポイント「クロッシング」等とす。
職工の員數は、平均約七百七十人とす、又人夫は工事の繁閑により、著しき
差違ありと雖、平均約百名とす。

綜括 當會社の船渠は、位置を北門樞要の港に占め、北海道唯一のものた
るを以て、地理上最も有利の状態にあり、殊に近時設備に改良を施してより、
さきには入渠するを得ざりし日本郵船株式會社の中形汽船は勿論外國汽
船噸數三四千内外の如きも、入渠せしめて、船主に満足を與へ、爲めに一般船主の信
用を増し、入渠及上架の數漸次増加するの形勢に向へり、而して函館海事局
管内に於て、航運に従事する船舶は、優に十六萬噸を數ふべく、加之、近來外國
汽船の石炭積込の爲め、室蘭港に至り、また木材搭載等の爲め、小樽に入港す
るもの其數を増したるあり、此等船舶の入渠するもの、蓋し少からざるべく、
當會社の前途頗る多望なりといふべし。

第十六項 小會社及個人所有船舶造修所

以上列舉したる私立造船所及船渠會社は、多少著名なるものなれども、其
他に小會社及個人所有のもの頗る多くして、其數年々増加し、現今明治四十四
年十二月二百二十ヶ所前記諸造船所を含むに達するも、其大多數は、木造小帆船の製作に
従事するものにして、唯僅に一定の敷地を所有するに止まり、何等の永久的
設備なきものとす、而して機關をも併せて製造し得るものに至りては、極め
て少く、前記諸造船所及船渠會社以外には、僅々二十餘箇所を算するに過ぎ
ず、而も完全なる機械工場の裝置を有するもの稀にして、鑄造鍛造の如きは、
専門工場に托し、自家工場にては、唯之が仕上及び組立をなすもの多く、是等
は概小形汽船の製造のみに従事するものとす、又大阪地方には、機關のみを
製造するもの少からず、是れ同地に於ける分業發達の結果に外ならず、
近年造船業の發達に伴ひ、鋼船製造に従事するもの漸く多からんとす、而
して造船獎勵法合格工場以外の主要なるものを擧ぐれば、左の如し、

造船所名	所有者	所在地	設立年月
小野造船鐵工所	小野清吉	阪	明治二十一年
藤永田造船所	永田三十郎	阪	明治十七年
原田造船鐵工所	原田十次郎	阪	明治三十六年
中村造船所	中村丑太郎	阪	明治二十九年
尼崎造船所	尼崎伊三郎	阪	明治三十七年
新潟鐵工所	日本石油株式會社	新潟	明治三十八年

又全國に散在する大小二百有餘の造船所を其所在地に依りて區別すれば左の如し、

- 九州東岸及南岸
- 長崎縣 九
- 福岡縣 七
- 熊本縣 一五
- 九州西岸

- 大分縣 一
- 瀬戸内海
- 山口縣 三七
- 廣島縣 三四
- 德島縣 三
- 愛媛縣 二
- 四國
- 高知縣 九
- 阪神地方
- 大阪府 二八
- 兵庫縣 七
- 大平洋岸
- 三重縣 七
- 愛知縣 六
- 静岡縣 五
- 神奈川縣 一
- 宮城縣 五
- 東京灣
- 東京府 八
- 神奈川縣 一三

日本海方面

島根縣

鳥取縣

福井縣

新潟縣

北海道沿岸

北海道廳

琵琶湖沿岸

滋賀縣

又設立年代に依りて區別すれば左の如し、
明治維新以前

- 寛永年間 西曆千六百二十四年
- 萬治年間 西曆千六百五十八年
- 内 元祿年間 西曆千六百八十八年
- 寛延年間 西曆千七百四十八年

一 三
一 二
一 一

明治年間
未詳

- 寶曆年間 西曆千七百五十三年
- 寛政年間 西曆千七百八十九年
- 文化年間 西曆千八百十七年
- 文政年間 西曆千八百二十八年
- 天保年間 西曆千八百三十三年
- 文久年間 西曆千八百六十三年

一九五
一三

尙此以外に、不登簿石數船若くは小漁船を製造する小造船所多數あるも、調査の信賴するに足るものなきを以て之を省略せり、
船渠の主要なるものは、前數項大造船所設備中に之を掲げたるも、全國各地に在る大小五十一ヶ所の船渠を、其大きさに依りて區別すれば左の如し、
長(底部)七百尺以上のもの
一ヶ所(長崎)

第一節 管船官制

第一項 沿革

明治維新の際には、兵馬倥傯の間、特に船政を司る官憲なく、唯軍務官に於て軍艦運輸船の區別なく、一般艦船に關する行政を管掌せり、二年二月、太政官に通商司といへるものを設け、之を外國官管理の下に置き、以て船舶に關する事項を處辨せり、五月、通商司は、外國官を離れ、會計官に屬することとなり、七月には、大藏省に屬し、八月に至り、更に民部省に移り、翌三年七月、また大藏省の所屬に復せしが、幾もなく廢せられ、爾來船舶の事務は、大藏省租稅寮に於て管掌することとなり、五年四月に至り、大藏省驛遞寮に、初めて船舶に關する事項を掌らしむるため、船舶課と稱する一課特設せられたり、

七年一月、驛遞寮は内務省に屬することとなり、爾來船舶課の職掌は漸次擴張せり、乃ち同年三月、勸業寮所管の西洋形船免狀授與の事務を、又十二月、

地理寮所管の港内取締規則及船政所の事務を同課に移し、八年六月、大藏省汽船掛の管する舊藩地事務局汽船の事務も、亦同じく同課に合併せられ、同年十月、船舶課を改めて、管船課と稱せり、十年十月、驛遞寮を廢し、驛遞局を置かれたるも、管船課は故の如くなりき、

十四年四月、管船課は農商務省に移り、商務局の所屬となり、十五年四月、管船課を廢し、管船局を置かれたり、而して、十八年十二月、遞信省設置の際、管船局は其所屬となり、爾來渝ることなく、以て今日に及べり、

第二項 管船局と地方行政局署

帝國の船政は、明治十八年十二月、遞信省の創立に際し、同省の管理に屬し、中央に管船局を設け、之に調整登簿司檢の三課を置き、事務を分掌し、地方には、東京、大阪、函館及神戸の四司檢所を置き、(神戸司檢所は一時的のものなり、も眞試験所を設置しありし緣故により、船舶司檢所船舶検査海員試験等の事務を掌所の設置も、此四個所に選定せられたるが如し)、船政の四個所に、海員試験所を置き、爾後數度の分課廢合を行ひ、二十一年十一月、長崎船舶司檢所を置き、

三十年三月、船舶司檢所支所設置の制を設け、同年八月、管船局に監理船舶海員の三課を置き、三十二年六月、船舶司檢所を廢して、海事局となし、更に其事務を分掌せしむる爲め、横濱神戸等須要の地十八個所に海務署を設置せり。

第二節 船舶検査に關する法規

船舶に關する法規の沿革を釋ぬるに、明治三年、先づ商船規則を設け、船免狀の式國旗の制船舶衝突に關する注意等を定め、翌四年十二月、船舶積石噸數改方法則を發布し、船舶の測度法を規定し、十二年二月、西洋形商船は總て沿海府縣の所轄に屬せしめ、定埠港所轄廳の船籍に編入し、船舶測度の如きも、地方官に委任せり。

十七年に至り、英國の發意に係る萬國噸數互認同盟に加入し、同年四月を以て、英國、ムリアツム式測度法を採用して、船舶積量測度規則を制定し、以て今日に及び、

當初我國に於て、商船監督の事務を擔任せしは、雇外國人にして、彼等は、悉

く船員出身者なりしを以て、取締の方針も、主として船舶運轉船員資格等に重を置き、船體及び附屬具検査の如きに至りては、何等法規の公布せられたるものなく、纔に衝突豫防の見地より、單に一部の現狀を検査したるに過ぎずして、全然放任の狀態なりしが、十三年十一月、始めて地方官に、小形旅客船取締心得書を頒布せり、是れ我國に於ける最初の検査法規なり、而して十七年十二月に及びて、西洋形船舶検査規則を定め、海軍艦船と登簿免狀を有せざる帆船とを除き、西洋形船は、總て検査を受けしむることとし、十八年四月、船舶検査手續及船舶検査細則を制定し、同年七月一日より之を實施せり、此の規則に於ては、西洋形船のみの検査に止め、大和形船は合理的の構造にわらざる爲め、一定の法規に依る能はざると、一は當時検査官廳の設備少く、所在多數の船舶を検査すること、實際不可能なるの故を以て、之を検査せざりき、是を以て、検査規則發布前迄は、西洋形船増加の傾向を來せしも、發布後は、検査の煩累を厭ひて、和洋折衷船を造り、成るべく籍を大和形船に入れ、以

て検査を免るゝの傾向を生じ、十八年以後、二十三年頃迄は、事實上には船舶の増加ありたるに拘はらず、統計上、西洋形船舶の減少を見るの奇觀を呈せり、二十四年に至り、時の遞信大臣後藤象二郎は、寧ろ帆船検査放任主義を採り、之を民間造船者又は保險會社の自然制裁に委し、政府の手を脱せしめんと欲し、同年十一月、第二議會に帆船検査廢止に關する法律案を提出し、先づ之を貴族院に諮りたるに、特別委員會に於ては、二人の多數を以て可決したるも、本會議に於ては、政府方針の理論一貫せざりし爲め、幾多の討論辯駁を経て、放任主義を採るは危険なりとの理由の下に、政府案は否決せられたり、其後、政府當局に於ても、種々調査するところありしも、二十六年十月の検査細則の改正には、未だ大和形船舶検査の規定を見ざりき、尋で日清戰役となり、戰後の我商船界は、俄然面目を一新し、新に海運擴張の氣運に會したると同時に、船舶改良の聲は、朝野の輿論となりたれば、二十九年時の遞信大臣白根專一は、新に船舶検査法を第九議會に提出し、登簿噸數十五噸、積石數百五十石

以上の船舶は、此法律により、検査を執行し、船體の堅牢と航行の安全を保ち、益我海運をして發達せしめんことを期せり、此案は直に可決せられ、同年四月より實施し、爰に我船舶検査の方針は、明確なる主義の下に行はるゝことゝなれり、翌三十年、新法に附隨すべき施行細則及船舶検査規程の發布を見たるも、未だ諸形船舶検査上の實際經驗なかりし爲め、其大部分は、舊規則の翻案に過ぎず、日清戰役後、我海運の發展に伴ひ、航海造船の獎勵造船規程の制定あり、検査規程にも、爰に一新機軸を案出するの切要なるを感じ、爾來政府は、孜孜調査を續行し、三十二年には、船舶法を制定して、船舶の國籍及其國籍證書を定め、船舶測度の事務は、大半之を管海官廳の手に收め、爰に維新以來混沌たりし船舶取締の原則を定めたり、之と關聯して、検査法と船舶法との權衡を保たしむる爲め、翌三十三年、検査法に改正を加へ、検査を受くべき船舶の積量は、その標準を船舶法と同一となさしめ、從來登簿噸數の稱呼を用ひたるを總噸數に改め、總噸數二十噸、積石數二百石以上の船舶は、其構造の

如何を論ぜず總べて検査を受けしめたり、此法律の實施と共に、年來調査の下に成れる船舶検査規程を制定し、本邦に適切なる船舶建造の方法を指示せり、此の規程の實施は、一部のものの痛苦を感ずるの觀ありしも、實施後數年にして大に我木船建造術の改良を促進し、爲めに、我瀬戸内海に於ける帆船製造業の發展を見、又大阪に於ける鋼船發展の氣運を作り、漸次良好なる結果を齎すに至れり、

第三節 航海獎勵法及造船獎勵法

明治十七年、大阪商船株式會社成立し、十八年には、三菱會社と共同運輸會社合併し、日本郵船株式會社世に現出し、二十年には、淺野總一郎の創立に係る、淺野回漕部の開業あり、二十二年には、東京灣汽船株式會社起り、其他三井物産會社の香港、上海に自家用貨物船を運航するあり、中越汽船會社の貨客輸送を開くあり、灘興業會社の酒類運搬を營むあり、又個人船主としては、大家七平、廣海仁三郎、馬場道久、尼崎伊三郎、濱中八三郎、緒明菊三郎等、相踵で、各

地に起り、航運業を開始するに至れり、

かくて、海上に於ける交通機關の、漸く其緒に就かんとするに際し、他の一面に於て、國內の鐵道は漸次延長し、二十二年、東海道線全通せし以來、東北線及東京直江津線は、竣工を告げ、尙ほ各地に延長せしかば、貨客運搬の形勢は一變し、海運界に及ぼす影響は、甚だ顯著なるものありて、内國沿岸に於ては、海路の膨脹し得べき餘地少きに至れり、是に於てか、我海運業は、遂に海外に向つて發展の途を求むるの必要起れり、

此頃より、民間に海權擴張を説くもの漸く多きを加へ、海外航路に、本邦船舶を航行せしむべしとの議論は、朝野の間に行はれ、第四議會に、自由黨より、航路擴張案の提出あり、而して其案は、未だ議決に至らずして止みしも、第五議會には、政府自ら航海獎勵法案を提出したり、此議案は、不幸にして議會解散の爲め實行せらるゝに至らざりき、

二十六年、日本郵船株式會社は、印度棉花を輸入するに際し、英國彼阿會社

の激烈なる競争を受け、至大の困難を極めたるも、我實業界の之に應じて、左祖するあり、遂に其競争に堪ふるを得たり、是に於て、政府は、二十七年五月、第六議會に、再び航海獎勵法案を提出せしむ、亦解散に遭ひ、該法案は議決を見るに至らずして、間もなく、世は日清戦争の渦中に投ぜられたり、
二十七八年の日清戦役は、我國諸般の事業に新生面を開かしめたる中にも、航海及造船の二業は、振古未曾有の大發展を遂げたり、此戦役の影響結果については、既に本編第一章に敘説したるが如しと雖も、更に其概要を擧ぐれば、

一 船舶の激増したること、

一 我國民が戦時に於ける商船の任務の重且つ大なるを悟り、平時に於て、必ず之れが準備を整へざるべからざるを、最も剴切に感じたる均しく、外國航路を開始するの急務を唱導するに至りたること、

一 外國航路の主要なるものは、歐米先進國が優秀なる船舶を以て、久しく

之を占領するありて、戦時激増の老朽船を以て之と競争を試むるが如きは、固より不可能なるが故に、先づ船舶の改良を行はざるべからざるを、確認したること

等是なり、さて上にも述べたるが如く、政府は屢、航海及造船獎勵法案を議會に提出し、民間の識者も亦、其希望を發表建議せしに拘らず、政略問題の爲め、議會は解散に次ぐに解散を以てし、常に本案の進路を阻止せり、然るに、日清戦役は、此點に於て、明瞭なる教訓を與へたるのみならず、戦勝の結果、帝國船舶の清國沿岸に航行し得る範圍は、大に擴張し、又新領土の獲得によりて、内地との交通頻繁なるに至りしかば、國內に於ける造船業の發達を獎勵すべき必要は、目前に迫れり、是に於て、時の遞信大臣白根專一は、曩に議會に提出したりし法案を、更に研究修正し、航海獎勵法及造船獎勵法の二案を第九議會に提出せしに、貴衆兩院は、多數の賛成を以て之を可決したり、而して此二法律は、二十九年三月、法律第十五號及第十六號を以て公布せられ、同年十月

一日より施行する事となれり、而して造船獎勵法の概要は、左の如し、
帝國臣民又は帝國臣民を以て組成せる商事會社にして、遞信大臣の定むる資格を有する造船所と技術者を有し、造船規程に従ひ、七百噸以上の鐵船又は鋼船を製造するものには、其噸數に對し、又之に附屬する汽機を製造するものには、其馬力に對し、一定の獎勵金を給與し、其施行期限を明治二十九年十月一日より、十五箇年とす、又造船獎勵金を受くべき船舶の船體及機關には、遞信大臣の定むる規定に依るの外、外國製品を供用することを得ざるものとす、

獎勵金額は、總噸數七百噸以上一千噸未滿の船舶に在りては、船體總噸數一噸につき、金十二圓、一千噸以上の船舶に在りては、一噸につき、金二十圓、又其機關を併せて製造したる場合には、一實馬力につき、金五圓なりとす、又遞信大臣の定むる規程に依る外國製品とは、船首材、船尾骨材、雙螺旋軸支肘、徑七吋以上の諸軸、諸發條、鑄鋼、可鍛性鑄鐵、滿俺青銅及磷青銅製品、鍍形及肋骨

形火爐及專賣品等なりとす、

造船獎勵金を受くべき船舶總噸數の最下限を定めたるの理由は、既に之を述べたるが如く、外國より回航の困難なる小形船は、自然の發達に放任するも、内地に於て製造せらるゝに至るならんとの趣意に外ならず、而して政府が第九議會に提出せる原案は、一千噸以上の船舶のみを獎勵せんとするにありしが、衆議院に於ては、當時一千噸以上の船舶を製造するに適する造船所は、唯一の長崎造船所あるに過ぎざるを以て、政府案の如くせば、一箇所のみを保護するに止まり、我國一般造船業を獎勵する所以に非らずとの理由の下に、最下限を七百噸に改め、神戸大阪に於ける造船所をも發達せしめんとするの主意を明にせり、又貴族院に於ては、機關のみを製造したる場合と雖も、之を内國製の造船獎勵金を受けて製造したる船舶の用に供するものには、機關獎勵金のみを支給し得ることの修正を加へて、可決確定せるものなり、

造船獎勵法に附屬すべき造船規程に就ては、朝野の造船及造機に堪能なる人士を調査委員に任命し、歐米各國の造船規程を參酌し、我國情に照し、審議調査の上、英國、ロイド協會造船規程を範とし、造船規程を編成し、二十九年九月、遞信省令第十七號を以て發布したり、是を我國に於ける船舶建造規程の初めとす。

又同時に公布せられたる航海獎勵法の概要は左の如し。

帝國臣民又は帝國臣民を以て組成する商事會社にして、總噸數一千噸、最強速力十節以上を有し、造船規程に合格する船舶を以て、帝國と外國との間、又は外國諸港間に、旅客貨物の運搬營業を爲す者には、總噸數一噸、航海里數一千海里に付二十五錢を給し、大船と快速力とを獎勵する爲め、總噸數五百噸を増す毎に、其百分の十を増給し、最強速力一時間一海里を増す毎に、其百分の二十を増給す、但遞増の最上限を六千噸、十七節に止めたり、此獎勵金は、新船獎勵の意を含むものなるを以て、製造後五箇年を経過せざる船舶には、

全額を支給するも、五箇年を経過したるものには、毎年其百分の五を遞減し、船齡十五年に至れば、全く獎勵金を附與せざることゝ爲せり。

航海獎勵法の實施は、戦後事業勃興の氣運と相應して、我商船界を興奮せしめ、従來近海區域にのみ蠢動したる状態より、一躍して世界に翼を擴げ、宇内海運國の一となるの基礎を造れり、即ち實施後一年の明治三十年度に於て、日本郵船會社は、歐洲線用として、六千噸の姉妹船十隻を、英國に於て新造回航せしめ、大阪商船會社も亦、従來の内國航運より進歩して、外國航路を開かんが爲め、獎勵法合格船を購入し、三井物産會社も亦四隻の合格船を購入し、三十一年度には、更に進歩して、日本郵船會社の米國シヤトル線及濠洲線の開始ありて、此等航路に充てたる新船は、續々回航し來り、大阪商船會社は、南清臺灣方面に新航路を開き、又巖に淺野總一郎の首唱に依り成立せる東洋汽船會社の英國に於て製造したる六千餘噸の三大客船竣成して、米國桑港線に従事するあり、かくて三十二年に至りては、實に二十九隻、十三萬三千

餘順の獎勵法合格船を出し、政府當初の豫算に殆んど十倍するの盛況を呈せり。

航海獎勵法の影響は、頗る見るべきものあるに反し、其姉妹法たる造船獎勵法に對しては、其効果は甚だ顯著ならず、其狀況は、既に本編第二章に於て叙述したるが如し、是に於て、政府は該法不備の點あるを察し、三十二年三月航海獎勵法を改め、同年十月一日より以後、帝國船籍に登録する外國製造の船舶に對する獎勵金を、内地に於て製造したる船舶に支給するもの、半額に減ずることとし、且施行期間を限定することとなせり。

獎勵法の下に勃興せる歐米線の大航路は、幾多の競争者あるのみならず、我會社は、何れも創業日尙ほ淺く、未だ外人の信用を得る能はず、從て之が信用を保ち、將來長く營業の安固を期せんとするには、著發の定期を保たざるべからず、著發の定期を保たんと欲せば、勢營業上の不利益を忍ばざるべからず、且つ夫れ航海獎勵法の下に運航するには、一朝天災不可抗力の時に於

て、同法合格船を使用し能はざる時は、獎勵金を得ること能はざると、五年以上の船舶は、年々獎勵金率の遞減を見るの不利あるを以て、日本郵船會社及東洋汽船會社は、會社營業の安固を保ち、外敵に當るの手段として、政府に請願して、此等航路を政府の特定航路として、獎勵法と獨立したる特別助成金を得るの運動を開始し、政府も會社願意のある所を諒し、第十三議會に豫算外國庫の負擔となるべき契約を要するものとして、歐洲・シャトル・桑港三線定期航海補助の件を提出して可決されたる結果、歐洲線・桑港線は三十三年一月より、シャトル線は三十四年十一月より、何れも特定航路として、政府命令條件の下に、毎年一定の補助金を受くることとなり、其他の大小航路も、多くは定期航海の名の下に、特殊の命令航路となり、多數の新造船は、此等航路に使用せられたるを以て、一般航海獎勵法に依るものは、命令航路の豫備船又は三井三菱に屬する不定期の貨物船に限られ、當初の精神と全く其趣を異にし、航海獎勵法は、名あつて其實頗る空漠たるものとなれり、然るに、日露

戰役後の我事業界は爰に一新紀元を劃し、郵船會社東洋汽船會社共に盛に
大船の建造を始め、商船會社又新に米國航路を開始せんとし、此等の結果と
して、八千五百噸六艘、一萬三千噸三艘、六千噸六艘の建造を爲し、此等船舶竣
工の上、從來の特定航路以外に、航海獎勵法の下に、航海を開始するときは、國
庫の負擔は頗る大なるものあり、時恰も戰後財政困難の時に際し、到底限り
ある財源を以て、限なき船舶の補助を爲すは、國庫に累を及ぼすこと計るべ
からずと爲し、政府は之が解決を研究する爲め、海運保護制度調査委員會を
組織し、將來に於ける海運保護の方針を定むる爲め、各方面に對する調査研
究に著手せり。

清國楊子江流域に於ける航海權の獲得も、亦日清役戰勝の結果にして、政
府は三十一年一月より、大阪商船會社に命じて、上海漢口線、漢口宜昌線を開
始せしめたる結果、大形淺吃水船を新造し、之によりて、旭章旗を翻せる二千
噸級の船舶は、日夜清國長江を上下するに至れり、三十六年六月に、日本郵船

會社の英商マクレーンの經營に係る漕運業買收の舉あり、三十七年楊子江
上流の航路を目的とする湖南汽船會社の起るあり、又上海蘇州間の航路は、
三十九年以來、大東汽船會社の占有に屬し、同社は、更に蘇州杭州鎮江清江揚
州等に其航路を擴張し、我國の船舶は、清國招商局其他外國船舶と競争して、
輸贏を海外に争ふの偉觀を呈するに至れり。

第四節 高等海員の教育

東京商船學校 本校は、航海機關に關する學術技藝を教授し、高等の船舶
職員たるべき者を養成する所とす。

本校修學年限は、航海科五ヶ年六ヶ月〔在校二ヶ年六ヶ月、航海實習二ヶ年六ヶ月〕機關
科五ヶ年〔在校二ヶ年、機關實習三ヶ年〕とす。

四十年に於ける學生入學卒業及現員は左の如し、

入學生 百二十三名〔航海科六四、機關科五九〕

卒業生 九十四名〔航海科六五、機關科二九〕

年末現員

五百二十七名航海科二九二

九年に本校創立せられしより、四十年までの間に於て、卒業生を出すこと、航海科に於て五百六名、機關科に於て三百二十四名なり、其従事せる職業の中、主なるものを擧ぐれば、船長九十六人、運轉士二百三十四人、機關長七十八人、機關士百八十三人とす。

本校は、元三菱商船學校と稱し、内務省驛遞局の監督に屬せり、今其起源を釋ぬるに、七年、臺灣の役了るや、政府は益々海運擴張の急務を感じ、八年五月、廟議は保護政策の方針を定め、我海權を保持するに決定せり、時の内務卿大久保利通、此に見る所あり、當時交通運輸の機關稍備はると雖も、獨り海員に至りては、有爲の材に乏しく、殊に國家有事の日、我航海權を委棄するの患あるを以て、之に備ふるの必要ありとし、驛遞頭前島密をして、其養成の方法を計畫せしめ、同年九月、三菱會社に第一命令書を下附せし時、其條項の一に、海員養成の爲め、商船學校及水火夫取扱所のことを掲げ、助成金として、年額一萬

一千圓を支給することとせり、社長岩崎彌太郎は、乃ち之を創立し、以て郵便汽船三菱會社商船學校と稱せり、八年十一月、生徒養成の規則を制定し、九年一月、生徒を募集す、十年一月、始めて陸上學科を了りし生徒五名を、内地航路に乗組ましめ、以て實習せしむ、十一年二月、校名を三菱商船學校と改稱し、十五年四月、官立學校となりて、農商務省の管轄に屬し、東京商船學校と改稱す、十七年五月、本校生徒は、海軍豫備員志願のものに限ることとなり、教科中に砲術の一科を増設す、而して航海機關兩科の卒業生は、自今海軍士官豫備に充てらる、十八年十二月、遞信大臣の所管に移る、十九年三月、外洋の航海を研磨せしむる爲め、歐米の帆船に生徒六名を派遣す、二十二年四月、大阪府立商船學校を本校に屬して、官立となす、〔大阪商船學校は、明治十二年の創立に係り、其始めは住友吉左衛門等の發起に依りて、設立せるものなりしが、明治十四年以降大阪府立となれり。〕七月、英國グラスゴウ市、トウマス、ラウ會社と約し、毎年生徒二名を同社の船舶に派遣し、修業年限を四年とす、而して派遣の生徒を八名と限り、十ヶ年間、この契約を履行することとせり、二十四年五月、

勅令第四十五號を以て、商船學校官制を改正し、大阪函館に分校を置き、商船學校大阪分校函館分校と稱す。(函館商船學校は明治十二年の創立に係り、船主小寺十六年函館縣立となり、又二十一年)八月、東京商船學校分校規則を定む、教科は簡易科及別科とす、簡易科修業年限を航海科は四年、機關科は五年とし、別科は従來の海員にして、試験を受けんとするものに、適切な學科を教授し、修業年限を定めず、學術修了の後、遞信省司檢所に於て、技術試験に及第せるときを以て卒業とす。

爾來日清戰役までは、特に記述すべきことなかりしが、我商船界は、逐年船隻及噸數を増加し、二十七八年戰役に際し、一躍三倍の増加を示し、尙ほ將來大船巨舶の製造の頻繁ならんとするに伴ひ、其首腦たる海員の多數を養成するは、急務中の急務に屬するものなるに依り、三十年度より五ヶ年の後を期し、年々百名の高等海員を出すの目的を以て、經費の増額を要求し、大に教務を刷新擴張せり、即ち三十二年十一月、本校敷地として、深川區越中島町元

陸軍省用地七千十一坪を、又三十三年三月、本校練習船繫留場として、敷地に接したる公有水面四千四百六十八坪を受領せり、三十四年四月、本校規則を改正し、大阪函館兩分校を廢せらる、三十五年一月、深川區越中島新築校舍に移轉す、三十五年九月、航海練習船の製造を神戸川崎造船所に托す。(東京帝國寺野精一、同助教、加茂正雄に其設計を托す、是より先き、航海練習船月島丸を長崎三菱造船所に於て製造し、其三十二年七月竣工以來、實務に従事せしが、三十三年十一月、北海道室蘭より駿河國清水に向け航行中、)三十七年二月、日露開戦となり、同三月、航海練習船大成丸竣工するや、直に海軍用船として、軍務に従事し、三十九年三月、其役務を了り、濠洲シドニーへ向け、横濱を出帆す、是を本船遠洋航海の初航とす、日露戰役の結果、船舶激増の爲め、四十年四月より、入學生六十名を増募し、毎年募集人員を百六十名とし、本校々舎寄宿舎其他附屬の増築工事に著手せり、

本校には、また韓國及清國の留學生を收めて、同國の高船船長機關長運轉士機關士たらんと欲する者の爲めに、適當なる學術を教授せり、韓國留學生

圖るを以て目的とす、日本海員救濟會、及帝國海事協會は、共に海事思想の普及を謀るに努むるものなるが、甲は海員養成を、乙は船舶改良を以て主眼とせり、而して帝國水難救濟會は、遭難人及遭難船を救助するを以て、其目的とせり、造船協會を除き、他の三團體は、同じく有栖川威仁親王殿下を總裁に奉戴して、倍、事業の擴張を謀り、我國海運發達を助けんことを期せり、

海事公共團體の關係する所は、必ずしも海商にのみ限るにあらず、然れども、造船協會を除く外は、皆遞信大臣の監督の下にありて、海商に關聯するのと深きを以て、今便宜本編に收めて、之を敘述せんとす、

第一節 造船協會

沿革 造船協會は、明治三十年四月、佐雙左仲(後男爵を賜はる)、三好晋六郎等十二人によりて創立せられたり、其設立の目的は、當時配付したる趣意書に明かなれば、左に其全文を掲載すべし、

造船協會趣意書

今や我帝國海軍の擴張に伴ひ、海運の事業又大に伸興す、而して其結果として、船舶の需要益、多きを告ぐ、是に於て、船舶製造の業、亦其振起を盡し、此需要に應ずるの策を立てざるべからず、抑も造船の業たるや、海軍に在ては、其勢力の如何に影響し、通商貿易に在ては、其盛衰之に伴ひ、其振不振の關する處、重大なりと言ふべし、故に苟も此業に従事する者は、専ら學術の研究と、實地の經驗とに因り、改良進歩を計り、益、發達隆盛に赴くの途を講ぜざるべからず、依て我等同志者茲に鑑み、造船技術者、艦船の乗員、造兵技術者、船舶司檢員、及港灣船渠、其他船舶に關係ある事業に従事する諸彦を糾合し、其協力に頼り、俱に造船及之に關聯する技藝學術を研究し、其知識を交換し、勉て諸般の改良進歩を計り、大に斯業をして發達隆盛に到らしめんことを目的とし、一の團體を組織し、之を造船協會と名け、別冊の通其規則を定めたり、大方有志の各位、我等同志者の微衷のある處を容れ、此舉を賛成し、速に入會せられ、俱に本會の趣旨を貫徹せしめられんことを

希望の至りに堪へざるなり、

此趣旨を貫徹せんが爲め其規則の初めに於て左の三大綱領を示せり、

第一、會員中造船造機の技術に關係する有益なる經驗改良發明を遂げ、若

くは學理上の研究を爲したる者は、務て其詳細を會員に告知する事、

第二、造船造機の技術に關する緊要なる試験にして、一個人の企て及ばざ

るときは、本會は其依頼に應じ務めて便宜の方法を採り、其試験を完

成せしむる事、

第三、造船造機の工業に關し、重要なる問題を生じ、若くは之が諮詢を受け

たるときは、本會は務めて、其利害得失を考究する事、

三十一年十二月、會の組織を改めて、法人團體となし、定款を改正し、海軍中將男爵赤松則良を會長に推し、理事七名、監事三名を置き、會務を處理監督す、毎年十一月、總會を開き、併せて造船學術に關する講演會を催し、會員各自研究調査の結果を發表し、之を編纂して、毎年一回以上會報を發行せり、又英

獨等の造船協會と、會報を交換し、今や歐米學術界に其存在を認めらるゝに至れり、實に本會は、我海軍界に於ける唯一の學術團體なりとす、

三十六年、第五回内國勸業博覽會の開設を機とし、大阪に於て、臨時講演會を公開し、大に造船學の普及を計り、尙阪神地方の重要なる工場を巡覽して、會員の智識啓發に勉めたり、後、四十年、東京府勸業博覽會開會の際、再び臨時講演會を東京に開催せり、

船舶推進の原理は、多年歐洲學術界の宿論たりしも、遂に適當なる學理的解決を得ること能はざりしが、西曆千八百七十年頃、英人フルード氏が試験渠に依り、模型に就きて、實驗的に船體抵抗を算出する方法を案出してより、爾來歐米諸國に於て、此試験渠を設備するに至りしも、我國未だ其設なく、理論研究上、緊要なる一機關を缺くを遺憾とし、三十九年、造船協會は、特に委員を任命して、其設備豫算等を調査せしめ、當局各大臣に建議して、國內に公設試験渠建設の必要なるを唱へ、以て一般造船業者の爲めに利益を計らんと

せしも戦後、経費多端の故を以て、終に其成立を見るに至らざりしも、幾もなく、我海軍は、特に軍艦設計の爲めに、艦形試験所を設立するに至りしは、本協會の建議與りて力ありしと謂ふべし。

此の如く、本協會は造船學術普及の爲めに、其全力を傾注し、今や會員の數四百七十一名〔四十二年現在〕に達し、會運益隆盛ならんとす。

第二節 日本海員救濟會

主旨 本會は海員の養成保護即ち其誘掖救濟を以て目的とす。

事業の概綱

- 一、海員の風紀矯正改善の方法を講じ、之を施行すること。
- 二、海員を賤視せず、優遇するの良風を社會に鼓吹すること。
- 三、高等海員〔船長、運轉士、機長、機關士〕養成所を設け、海員中志操確實にして、海上實地の經驗を有し、將來高等海員に適するものを選び、無報酬を以て、之に要する高等の學術を教授し、其向上心を獎勵すること。

四、海員志望者を募集養成すること。

五、海員勤勉の成績ある者、及善行特行ある者に、標章を授與して、社會に公表すること。

六、海員の厄難を救護し、又は遺族を救恤すること。

七、海員病院を設け、無資の海員を施療すること。

八、海員寄宿所を置き、低廉の料金を以て、海員を寄宿せしむること。

九、海員貯金の方法を設け、儉素の良風を勧誘すること。

十、媒介規約を設け、海員を各船に供給し、彼等の行爲を監視すること。

十一、國家有事の日に方り、軍事輸送の必要に應じ、臨時出張所を設け、海員を準備し、各船に供給すること。

沿革及事業の成績 維新以來、我政府は、銳意海運の發達を獎勵し、汽船の數は、漸次増加したりと雖も、之が操縦の任に當るのみに乏しかりき、是に於て、政府は、明治八年の頃より、歐洲の海法を參酌して、船長其他の高等海員に

は免狀規則亦火夫は海員雇入雇出規則を制定し、之が經濟の法を講じ、
 窓が法雖も養成保護等の設備は、絶無無かりしを以て法令の力も遂に克
 風化の實を擧ぐるごとと難儀彼等は相率ゐる益其惡弊を助長交ぬるのみ
 是に於て、十二年十二月海事に關係を有せる五十餘名の有志相謀り、歐洲に
 行はるゝ海員寄宿所の方法を參酌し、便宜の地に海員寄宿所を設立し、専ら
 彼等舊來の弊風を洗滌し、之を養成保護せんことを目的とし、一會を設け、之
 を海員救濟會と稱し、翌十三年、其允可を受けたり、之を本會創立の由來とす。
 かくて十四年六月、先づ品川に海員寄宿所を設け、船舶への媒介事業を開
 始せり、爾來漸を以て船舶輻輳の各地に海員寄宿所を増設し、又寄宿所内に
 浦役場を設け、本會役員を以て浦役人とし、海員雇入雇出の事務を擔任すべ
 きの特許を得、十六年一月より之を施行せり、然れども、市町村制の實施によ
 り、浦役場事務の取扱は、市町村役場に屬することとなりたるを以て、各地方
 廳の命令に依り、二十二年より三十三年に至るまでに、之を市町村に引繼ぎ

たり、十四年六月、三菱商船學校に交渉して、其附屬變則科を本會に移し、始め
 て品川海員寄宿所に於て、航海運用學科を教授し、又十八年一月より、機關科
 を設け、機關學科の修業をも開始せり。
 二十一年頃に至り、海運の發達と共に、船舶の數も亦増加し、爲めに水火夫
 の缺乏甚し、因りて先づ多數の船舶を有する日本郵船株式會社と圖り、同社
 各船に、水火夫見習若干名宛を乗船せしめ、技術の練熟するを俟て、順次本職
 に登用することとし、壯丁を各地に募集して、乗船せしめ、以て此缺乏を補ふ
 ことを得たり。
 二十五年、本會の規模を擴張し、廣く同志者を糾合するの目的を以て、本會
 に總裁を置き、有栖川威仁親王殿下を之に推戴せり。
 二十七八年、征清の役に當りては、本會は實に全力を傾倒して、軍事輸送上
 の幫助に従事し、大に世人の注意を喚起したり、當時本會は、海員の戰地に臨
 むを忌避し、又は疾病其他種々の事故に因り、乗員に缺乏を生じ、爲めに軍事

の障礙を生ぜんことを憂慮し、宇品馬關及佐世保に臨時出張所を設け、各地常置の出張所と力を協せて、海員供給の準備を爲せり、果然戦局の進むに従ひ、大輸送の船舶増加し、其乗組海員に大缺乏を生ぜり、是に於て、本會は諸方に多數の新海員を募集し、又舊海員の廢業者等を喚起して、彼等を適宜に按排し、此後に於ける諸船舶の乗組海員は、殆んど全く本會より供給し、其總數實に五萬三千三百八十八名に及べり、

二十九年四月一日、遞信省より、本會の事業を補助する爲め、二十九年以降五ヶ年間、毎年金一萬圓下付せらるることとなり、〔政府補助金は三十三年度迄、尙繼續して、三十六年度迄三ヶ年間、金一萬圓宛補助せらるる。〕 〔三十七年度以降は金五千圓宛繼續補助せらるる。〕 〔年度に於て満期とな

三十年四月、海員監督なるものを設け、各港に出張し、又は各船に轉乘して、専ら海員粗暴の氣風を正し、其傲慢に流れ、動もすれば、同盟罷工の舉に出でんとするの弊を矯め、また養成海員の監視を爲さしめたり、

三十一年十月、民法實施の結果として、本會を社團法人と爲せり、

三十三年、北清事變の際に當り、本會は、宇品港に臨時出張所を設け、軍事輸送の各船に、海員供給の便利を計れり、當時海員の缺乏甚しかりしを以て、急速養成の爲め、便宜の支部に依頼して、養成水火夫の志望者を募集せしめ、各船に配乗して、之が養成を依托せり、

かくて、此事變中、本會が、陸海軍御用船に供給したる海員の總數は、千八百五十三名〔甲板部員六六四名、機關部員四五三名〕に達せり、

三十六年晩秋の頃より、對露の事件、漸次切迫し來るや、本會は、開戦の時に際する準備の最も急要なるを慮り、宇品、吳、佐世保に、臨時出張所を設け、其他常置の各出張所と協力して、輸送航運の便利を與ふることを企畫せり、尋で陸海軍御用船の西下するもの日々多きを加へ、三十七年二月九日には、愈々開戦となりたるを以て、寄宿所病室等の附屬機關を特設せり、而して佐世保、吳、宇品に、ある三寄宿所を通じて、少なくとも、常に三百名内外の海員を寄宿せしめ、無償を以て食料を給し、且相當の手當を支給して、嘔嗟各船の需用に應ぜ

既にして連戦連捷の餘勢に伴ひ、新規購入及拿捕船等の隻數益、劇増するに從ひ、漸く海員の缺乏を訴ふるに至り、又戰線の擴大と共に、御用船の數倍加したれば、海員供給上の困難は、最も甚しく、急に各船主に交渉して、從來一船に四名宛委託乗船せしめし水火夫養成員の數を、六名乃至八名に増加し、以て漸く應急の補充を計るを得たり、

尋常海員の缺乏と共に、高等海員にも、亦著しき缺乏を告げたるを以て、各高等海員養成所をして、可成多數の入學者を收容せしめ、授業時間を延長して、急速其教養に努めしめたり、

此戰役中(三十七年二月より三十八年十月まで)本會が各船に對し、供給したる海員の總數は三萬二千六百九名に達せり(之を日清戰役中の供給數に比すれば、二萬餘名の減りしが爲にして、換言すれば、海員の奉公心頗る堅く、軍國の爲に盡瘁せしが爲めなり)

三十八年四月より、本會海員手帳を交付することゝなせり、其趣旨は、海員

の經歷を明かにし、乗下船は勿論、其賞罰品行等を記入し、改善淘汰の資料と爲すにあり、

三十九年五月、汽船國後丸を無代借料にて、遞信省より下付を受け、之を練習船に充て、本會自ら海員養成の任に當ることゝし、之に收容したる者總べて七十九名内卒業者三十名は、船舶に配乗せしめ、良好なる成績を得たり、

左に本會創立より、明治四十年に至る二十八年間に於ける事業の成績に關する二三の統計を掲げん、

- 一 高等海員養成所を神戸長崎品川に設置し、各種高等海員を教養し、政府の試験を受け、海技免狀を得しめたる者、甲種船長同一二等運轉士乙種船長同一二等運轉士丙種船長同運轉士及機關長一二三等機關士にして、其數四千四百九十三名とす、

二 海員志望者を養成員として、採用したる總數は、二萬六千二百二十九名、其業を卒へたるものは一萬千三百八十一名とす、

三病院を横濱長崎門司に建設し其他の要地には、公私立病院に特約を爲し、海員の傷痍疾病者を收容したる數は、二萬五千七百餘名にして、其施療費額は六萬二千三百餘圓に及べり、

四本會の保證を以て、各船に海員を媒介就職せしめたるものは、三十七萬八千六百回餘に及べり、

尋常海員の風紀矯正の方法は、本會の最も苦心經營する處にして、夙に賞罰の法を制定し、勤勉者特行者善行者には、夫々標章を與へて之を獎勵し、不良海員は、媒介禁止又は停止を命じて、之を懲戒し、尙ほ本會所屬寄宿所に宿泊する海員に對しては、屢講話會を開き、一方には簡易なる讀書筆算若くは船員に必要な初等教育を授け、寄宿海員をして、徒衣坐食せしむるの惡弊を絶ち、彼等の懶惰心を矯正し、勉強心を喚起せしむるに努めたり、

第三節 帝國海事協會

主旨 我日本は、四面環海の國にして、其富強は、主として海事の振興に須

たざるべからず、是を以て、政府は年々巨資を投じ、海事を獎勵し、民間業者も亦企劃を怠らず、相應じて、之が發展を期せり、然れども、翻つて我海事の真相を看るに、大に革新を要するもの少からず、即ち船舶は數年前に比し、幾倍せりと雖も、其多くは、遂かに購入せられたる老朽のものに屬し、稀に新船の建造せらるゝ、あるも世は之を同一視するを以て、玉石混淆し、爲めに造船業發達を阻害すること少からず、また物貨の輸出入は、舊慣を脱せずして、依然殆んど外國船の獨占に歸し、僅に二三會社の航路を海外に開くものありと雖も、其船舶は、尙ほ外國の建造に頼り、外人の操縦に委せるに非ずや、更に目を轉じて、歐米先進國との比較を見れば、我國は、海國列強の第七列に位せり、而して海王を以て自から任ずる英國の貿易年額と、之が機關たる商船は、共に我國に約二十倍し、平時之が保護の任に當り、戰時國家の干城たる軍艦は、約七倍に達せり、又商兵兼用の戰時補助船舶に至りては、我れには皆無なるに、彼は六十隻、四十五萬噸を有せり、嗚呼此の如くにして、惡んぞ能く我日本

の面目を維持するを得んや、是に於て、三十二年十一月有志相謀りて、二つの公共團體を組織し、之を帝國海事協會と名づけ、官民相應して、海事全體を振興するの任務に當り、海國民たるの本分を盡さんことを期せり、是れ即ち、本協會設立の由來なりとす、かくて本會は一般海事の發達を謀り、就中交通機關たる船舶の改良を促すを以て、其目的とせり、されば其經營すべき事物は、極めて廣汎にして、豫め之を局限するを得ずと雖も、假に其概要を擧ぐれば、大略左の如し、

- 一 造船を奨励し、發明改良の事項を公表し、以て此事業の發達を計ること、
- 一 船舶の良否を判明し、以て一般船舶の改良を促すこと、
- 一 東洋其他海外航路の狀況を調査し、内國船舶の航行を奨励すること、
- 一 貨物聚散出入、其他内外海運の狀況を調査し、實業者の便利を計ること、
- 一 港灣の修築、貨物積卸の利便等を攻究し、海陸接續の設備を計ること、
- 一 海員の秩序的養成を奨励し、海技の進歩と俱に風紀の矯正を計ること、

- 一 船長機關長、其他高等海員の資格經歷を調査し、優等者を表彰すること、
- 一 海上保険事業を振興し、其效用を完からしむること、
- 一 水難救済の方法を攻究し、及海損の處分を公定すること、
- 一 水路報告の方法を定め、之を公表して、航海の安全を計ること、
- 一 海事審判の結果を明にし、勸懲の實效を擧ぐるること、
- 一 一般海事思想の普及及發達を計り、海事に關する公益事業を助成すること、

一 海事に關する學說報告統計等を蒐集し、廣く調査攻究の資料を編纂すること、

其他海上に於ける生命財産の安全を計る等、苟も海事に關するものは、常に調査攻究をなし、殊に實際問題に對しては、國家永遠の利益を標準として、公平なる意見を發表し、以て海事に於ける木鐸たらんことを期せり、

沿革及び事業成績 明治三十二年十一月十五日を以て、創立發起人總會

を華族會館に開き、會則を議定し、滿場一致を以て、有栖川威仁親王殿下を總裁に推戴するの件を決議したり、

三十三年一月十二日を以て、始めて本會事務所を設置し、同六月一日より、其事務を開始せり、乃ち先づ海員及海難に係る事項の調査に従事し、本會の目的とする事業に對し、船舶検査部委員海難救助部委員海事裁定部委員港灣調査部委員造船委員船舶検査委員共同海損精算人航海事項調査委員を設置し、各分擔事業調査等に従事せり、三十四年二月、本會を社團法人となす、三十六年八月、大阪に大阪委員部を設置し、共同海損の精算及船舶の檢定評價に就き、關西に於ける船主海運業等の爲めに盡力することとなせり、

三十六年十二月、神戸に於て、會て組織せられたる海事協會〔小川錦吉、渡邊倉景春等、海事に關する智識を交換し、新業の發達を謀らんが爲めに組織したるもの〕と合併の議を決し、同時に其機關雜誌たる海事雜報をも本會に移し、其第百八十六號より、毎月一回本會に於て發刊し、又年々船名録海事年鑑等を出版し、以て海事の進歩を謀ると同時に、

國民に海事思想を鼓吹するに務む、

三十七年、日露戰役の起るに當り、本會は一大飛躍を試むるの機運に際會せり、即ち同年三月總會に於て、戰時補助船舶〔義勇艦隊〕製造に努むべきことを決議し、義捐金募集に著手し、若し速力二十節内外の既成船舶あらば、之を購入して、相當の武裝を施し、此戰爭に援助せんとせしが、戰爭中には、遂に目的を達すること能はざりしは、遺憾なりき、此事實は、平時より準備を要するの教訓を與へたるを以て、三十九年に至りて、義勇艦隊第一船さくら丸、翌四十年に、その姉妹艦うめか香丸の製造契約を締結し、爾來義捐金募集の景況に依り、漸次其隻數の増加を計らんとせり、

四十年三月に至り、大阪委員部内に、大阪船舶検査所を設置し、以て從來同委員部に於て取扱ひたる事務を擴張したり、

かくて、同年中、大阪船舶検査所に於て行ひたる船舶の検査は、帆船七十六隻〔此噸數八千〕汽船十隻〔此噸數二千九百四十九噸〕、解船四十七隻に及べり、

第四節 帝國水難救濟會

主旨 人生の不幸は、生命財産の喪失より不幸なるは莫し、而して水難に由る生命財産の喪失の如きは、其最も悲惨なるもの、一なるべし、試に我國の遭難船數を算するに、平均一ヶ年の遭難船數七千八百餘艘、人員一萬四千八百餘名、船體及貨物の見積價格三百三十八萬餘圓に及ぶを見るに至りては、豈寒心せざるを得んや、

本會はこの夥しき海上に於ける生命財産の遭難を救助するを以て目的とし、此目的を實行するが爲め、帝國沿岸の難所に、救難所を設立し、之が救助員、救難器具を備ふるものとす、

沿革及び事業成績 明治二十二年十一月三日を以て、本會は創立せられ、有栖川威仁親王殿下を本會の總裁に奉戴せり、

創立と同時に、多度津及興島に救難所を開設し、爾來年々其數を増加し、四十年度の終りに至り、救難所は三十三箇所、支所は二十八箇所〔多度津、興島、引

世大島、串本、太地、鳴門、和歌山、支所、青岸、渡波、支所、小竹、長波、田代、江の島、下の關、支所、弟、子、待、田、の、首、福、浦、西、山、竹、の、子、島、江、の、浦、美、保、關、龍、飛、支、所、櫻、柳、宇、鏡、銚、子、支、所、内、濱、掛、塚、
〔支、所、駒、場、若、松、小、樽、支、所、錢、函、祝、津、張、磯、酒、田、支、所、飛、島、加、茂、支、所、鼠、ヶ、關、湯、野、濱、大、門、津、
風、呂、支、所、赤、川、永、野、龍、二、枚、橋、桑、如、漆、堀、江、布、真、三、津、東、京、三、崎、丸、尾、崎、中、關、濱、田、支、所、津、
田、温、泉、津、日、御、崎、救、難、組、合、二、十、五、箇、所、〔袋、月、道、波、荒、濱、代、ヶ、崎、新、湊、上、關、下、松、德、山、梶、
宮、古、川、尻、家、室、居、岬、深、浦、小、泊、十、三、〕を、數、ふ、る、に、至、れ、り、

三十年より、政府は年々二萬圓の補助金を下付することゝなれり、
三十一年、本會を社團法人となす、

本會創始より、四十年度に至る十八年五ヶ月間に於て、救助したるものは、
遭難船數 三〇七八艘
人員 一五、九八四人
船體貨物見積價額 一一、九三六、九一六圓
なり、又明治四十年度に於ける成績は、左の如し、
遭難船數 三四八艘
人員 一、六三一人

船體貨物見積價額
救助に従事したる救助船
救助に従事したる救助夫

一、二八三、二八九圓
五八三艘
七八七七人

第四編 造船教育

緒言

我國の造船教育は、夙く安政の昔に於て、其萌芽を發したりと雖も、明治の初年に至るまでは、國事多端にして、未だ力を此方面に致すを得ざりしが故に、特に施設の見るに足るべきものなし、爾後國事稍、その緒につき、海國民の使命を自覺するに及んで、漸次海軍省に、工部省に、造船家の養成を務むるに至れり、而して日清戰役は、我海運及造船界に一大發展を遂げしめたると共に、造船家養成の組織に於ても、大に改良を促し、現時に至りては、此種の學校は、十を以て數ふべく、其卒業生は千を以て算し、技術家の養成には、殆んど遺憾なきに至れり、

我國に於ては、造船材料甚缺乏せるにも拘らず、造船業の顯著なる發達進歩を遂げしは、技術教育の事與つて力ありといふべし、

世人動もすれば、例を英國に引き、造船事業の盛大なる英國すら、猶ほグ
 スゴ¹大學卒業生の數僅々指を屈するに足れり、比較的幼稚なる我國造船
 業に對しては、教育ある技術者多大に過ぐと爲すものあり、固より工業の技
 術は、其大半は實地の經驗に依つて、修練するの外なく、机上の學理は、一枚の
 外板を固著し、一本の肋骨を屈曲することだも能くする所にあらずと雖も、
 實際の技術は、學理を俟つて、初めて進歩發達を來すものなり、之を昔日の船
 大工に見よ、技巧の者は、或は是ありしならんも、大和形船舶の船形及構造に
 何等の見るべきもの無かりしは、實に我國技術家の通弊たる學術を蔑にせ
 し結果ならずとせんや、英國の如きも、近時動もすれば、工業に於て、後進國獨
 逸に一籌を輸せんとするものあるを覺り、其原因は、畢竟學術を輕ずるの弊
 を受けたるによるものなるを思ひ、大に工業教育を獎勵するに至れり、技術
 の發達未だ不十分なる我國造船業に對し、教育のこと豈忽にすべけんや、
 我國造船教育を述ぶるに當り、其名を逸すべからざる大家を、三好晋六郎

とす氏は明治十二年、工部大學機械科の業を卒へ、歐洲に留學して、造船學を
 修め、十六年歸朝して、直に工部大學に奉職し、造船家教育の任に當りしより、
 今茲明治四十年に二十五年を経たり、氏は嘗に大學に於て、育英に従事せる
 のみならず、工手學校の如きも、氏に負ふ所多く、現に其校長たり、我國造船技
 術家の大半は、悉く氏の薰陶を受けたるものなり、宜べなる哉、斯學に従事す
 るもの相謀り、獎學基金を募り、氏の恩に報じ、兼ねて造船學術の進歩を促さ
 んとするの企わりといふ、氏の榮やまた大なりと云ふべし、

今本編に於ては、西洋形船舶構造法が、我國に輸入せられし時より、現在に
 至るまで、技師技手及職工養成の沿革を叙べ、以て此卷を結ばんと欲す、

第一章 高等教育

第一節 幕府時代

第一項 長崎傳習所

開國以來歐米各國より巨艦大船の我國に來往するもの漸く多きを加ふるや、國民は其宏大美麗にして、且快速なるに感じ、我國に於ても亦造船學術を修め、大に其業を興さんとするの志望を抱きしもの少からず、而かも當時其途未だ開けざりしを以て、造船教育の事は、全く草昧に屬じ、既にして、時勢の進運は、造船技術者養成の急要を訴へたれば、幕府は、長崎に海軍傳習の事を興すに際し、其教科目の一つとして、造船學を置き、教師スガロウをして、之を擔任せしめたり、而して造船學理を實地に會得せしめんが爲め、コトル船（長七〇呎）一隻を、大波戸附近の海岸に於て製造せり、是れ我國に於ける正式造船教育の嚆矢とす、幾ならずして、長崎に於ける海軍傳習のことは廢

止せられ、而して其傳習生の中、全然身を造船界に投じたるもの甚だ稀なりしを以て、當時造船技術者は、尙寥々たるの感あるを免れざりき、是時に當り、眞に造船術練習所とも稱すべきものは、却て實際の工場に存し、之によりて、我國造船技術者の種子を播けり、其中に就きて、安政四年（西曆千八百四十七年）汽船を製造したる長崎製鐵所を以て、其最初のものとする、此工場に於ては、造船學術を和蘭人より傳習して、他日我造船界に貢獻せし者少からず、文久二年（西曆千八百六十二年）石川島に於て、軍艦千代田形を建造せしとき、之が設計及工事監督の任に當りたるものは、即ち此長崎傳習生たりし小野友五郎（主任）、春山辨藏（主計）、太郎左衛門（分機）、肥田濱五郎（機分機）、後ち明治政府に仕へ、主船頭に任ぜられ、遂て造船界に貢獻せし、及赤松大三郎（海軍中將男爵赤松則良設計）等なりき、

第二項 江戸軍艦操練所と神戸海軍操練所

江戸軍艦操練所に於ては、學科の一として、造船學を教授し、尋で、神戸海軍操練所に於ても、造船學を以て、學科の一に加へたりしが、幾もなくして、所長

勝麟太郎〔伯爵勝〕は、江戸に召喚せられ、爲めに教育のことは廢止せられたり、幕府は造船技術教育の急務なるを認め、種々の手段を講じたりと雖も、國事多端の際、一も永續せしものなく、加ふるに、其當事者の如きも、亦船舶の運用と、造船の別をも解せず、たゞ漠然として、海事に關する學科を教授したりしが故に、此等諸學校は、造船に對しては、大なる効果を致さざりしものゝ如し。

第三項 和蘭派遣留學生

軍制改正親論の結果として、留學生を和蘭に派遣することゝなり、此時拜命せしものは、士官内田恆二郎〔海軍中將子〕、板本釜次郎〔海軍中將子〕、赤松大三郎〔海軍中將子〕、澤太郎〔左衛門西周助〕、西周〔男爵〕、津田眞一〔道員〕、田口俊平〔海軍少佐〕、海伊藤玄伯〔海軍少佐〕の九名なり、其中獨り赤松大三郎は、留學滿期後、尙ほ一ヶ年、和蘭に滞在し、造船學を專修せり〔歸朝後は、沼津學校に於て、教鞭を執り、維新後出て、新政府に仕へ、海軍大將、退後後、造船協會の長、の勞を執り、是れを以て、我國造船留學生の始めとす、終始造船界に貢獻する所多し〕

第四項 横須賀費舍

造船學を専門に教授する學校は、横須賀費舍を以て、其濫觴とす、此學校は、同造船所首長ヴェルニーの發議により、設立せられたるものにして、始めて生徒を收容せしは、慶應三年〔西曆一千八百六十七年〕五月とす、生徒は二種に區別せられ、一を技師傳習生と云ひ、主として士族の教育ある子弟より採り、之に技師たるの教育を施し、他を職工生徒とし、必要の學科を教授し來りしも、明治維新の際、一時閉校するの已むを得ざるに至れり、

第二節 明治維新以降

第一項 海軍兵學寮

明治二年、政府は舊幕府の軍艦操練所の跡に、海軍操練所を設け、三年には、改めて海軍兵學寮と稱し、九年に、また海軍兵學寮と改稱せり、其後幾多の變遷を経て、現時の海軍兵學寮及海軍機關學校となれり、此校は設立の當初より、海軍士官の養成を以て目的としたりしが、創設當時に於ては、幕府時代に

於ける此種の學校と同じく、學科は只雜然として、運用機關及造船を併せ修めしめたり、尋で、四年及翌五年、此校の優等生を歐米に派遣留學せしめし時、其一部は、専門に造船及造機の技術を修めたり、之により、故海軍造船總監佐雙左仲及び今の海軍機關中將宮原二郎（共に男爵）等、多數の優秀なる技術家輩出したり、然れども、爾來學校の組織漸く整頓して、終に純然たる海軍士官及機關官の養成所となり、技師の教育は、横須賀費舎の司る所となれり、其後此費舎の組織變更せらるゝや、之れを帝國大學に委託することとなり、以て今日に及び、然れども、造機の方面に於ては、獨り帝國大學の卒業生より、技師を採用するのみならず、海軍機關學校の出身者をして、技術者の業を探らしむること、亦多く、現に同校出身者にして、職を海軍の各工廠に奉ぜるもの、凡二十名を下らず、四十年より海軍大學校に於ては、海軍機關學校卒業生の優秀なるものを選び、同校の機關科學生となし、二ヶ年の修業年限を以て、造機の技術を修めしむるに至れり、故に今後は、機關學校出身者にして、造機

の技術者たるもの、また少からざるべし、

第二項 諸藩海外留學生

明治四年、廢藩置縣以前、各藩より歐米へ留學せしもの、少からず、其中歸朝後、造船界に身を投じ、斯業發達に多少の力を致せるものあり、渡邊嵩藏、水谷六郎、故松田金之助、白峯駿馬、津村福廣、湯地定監等は、其主なるものなり、

第三項 横須賀費舎

明治維新の際、閉校せられたる費舎は、同三年に至り復興せられ、爾來生徒の名稱及其採用の方法等について、幾多の沿革ありと雖も、常に其生徒を二種に別ち、技師及技手の養成を以て主眼としたり、學科に於ても、時々多少の變動あり、試みに明治九年に制定せられし教習科目を擧げて、其一斑を示さん、

費舎本科生徒學科目（明治九年制定）
修業三ヶ年

第一期

幾何圖學 微分積分學 器械理學 材品強弱論 材品製造學 造船實訣
理學 製圖

第二期

造船學 蒸氣器械學 造船學考課 製圖

第三期

蒸氣機械考課 海軍砲術 築造學 職場工業 製圖

本科生徒の多くは卒業後佛國に留學して斯學の蘊奥を極むるを例とし
たり此種の出身者の多數は現時海軍造船所の主腦となれり、

教授は當初主として佛人なりしかども十四年頃より本邦人の手に移れ
り十五年に至りて所謂疊舎生徒は募集せざるこゝなれり是れ東京大學
理學部に造船科の新設ありて技師の養成は擧げて之に委託せられしが故
なり、

第四項 工部大學校と東京大學理學部

明治十三年工部大學校機械科に於て初めて造船學を教授することとな
れり修業年限は六年にして内二年を豫科四年を本科とす本科に於ては最
初一年間は機械學を修めしめ他の三年間を以て専門に造船學を教授し其
間各造船所に就き實地に學ばしむ十六年五月に至り三名の第一回卒業生
を出せり同年機械科より分離して獨立に造船學の一科を爲せり東京大學
理學部に於ても十五年別に造船學科を設け海軍所屬の疊舎に代つて海軍
技師の養成に努めたり十九年兩校は合同して帝國大學工部大學造船學科
となれり、

第五項 東京帝國大學工部大學

造船學科 東京帝國大學工部大學に於ける造船學科は修業年限を三ヶ
年と規定し學科は屢々變動ありたれども試みに左に最近のものを擧げ其
一斑を示さん、

第一年