

NK についての憶え書き (その2)

守屋 公平*

12. 四船級協会連盟

12.1 船級協会連盟加入の経緯

本会は明治36年5月、船舶検査規程を公表して船舶の等級を検定する制度を定めており、「英国のロイドのようになりたい」というのが当時の本会の考えであった。

しかしロイド協会は明治17年に日本に検査員を常駐させ船級業務を、また日本政府は明治18年に船舶検査を開始していたので、本会が船級協会として独立して業務を開始した場合、船級業務に経験のない、また国際的にも認められていない本会に対し、日本の業界がどの程度支持するかは分からなかった。一方、日露戦争が勃発し、本会は国民から義金を集め3隻の義勇艦隊を建造することになり、この業務に専念したので、船級業務には力が注がれなかったようであった。大正3年8月3隻目の義勇艦が完成し、この事業は一段落ついたので、船級業務に力を注ぐこととした。(詳細は本会50年史参照)

大正3年7月本会は通信大臣から造船規程により材料試験を行い証明書を発行することについて認可を得、翌4年8月には「船級部」を設置して積極的に船級業務を開始することとした。本会は初めから単なる政府の検査代行機関ではなく、名実ともに恥ずかしくない国際船級協会となるべきであると考えていた。このためには外国船級協会と協定を結ぶことが、このような船級協会となる早道であるとの結論に達し、ロイド協会と提携の交渉を開始した。当時の本会とロイド協会との実力には格段の差があり、ロイド協会が提示した提携条件は本会として受理出来るものではなかった。

この交渉に失敗した本会は次善の策としてBC協会と提携することを考えた。大正6年6月通信技師井上要氏(明治37年東大造船科卒、退官後本会横浜出張所長)が官命により欧米に出張することになったので、同技師を本会の囑託に委嘱しBC協会と提携することについて交渉を依頼した。この交渉は順調に進み、当時AB、BC、RINaの3協会間で結んでいた3協会連盟に本会が加入

* 元常務理事

するまで進展したが、彼らが最も懸念していたことは本会の実力で、日本国内で政府や関係業界がどの程度本会を評価しているかであった。しかし連盟側は本会からの説明により本会を次の如く認めたので連盟に加盟を認めると言って来た。すなわち、

「帝国海事協会は船主、造船業者その他の委員会を以て構成され、造船に関する学術的事項に関しては日本帝国政府の助言者として名譽的に活動せらるゝもの、又貴国政府は該委員会に於て船級及監督業務を施行することを承認せるもの、又帝国海事協会の規則及船級は日本造船奨励法に依る船舶構造の基準として準用せらるゝ意向あるもの、尚又該委員会は政府により支持せらるゝものと了解せるが由、AB、BC、RINa間の連盟に加入せらるゝを満足を以て承認致し候。」

当時果たして本会が国内で上述の如き状態であったか否かは知らないが、ロイド協会は3船級協会が本会の連盟加入を認めたことについて、本会が果たしてそのような有力な船級協会であるか否か、またこの連盟加入に関連しロイド協会の日本における活動をいかにすべきか等を調査するため大正8年春人を派して調査を行った④。本会としては3船級協会連盟に加盟することに決まっていたが、寺野、今岡の両理事はロイドから派遣された人に会い、本会との提携についての交渉をした由である。多分これは日本の海運、造船界の要望で行ったものと思うが、ロイド協会が調査した結果は「海事協会は微力で基礎も固まっておらず船主の信頼も薄いから気にすることはあるまい」ということであった由で、寺野、今岡両理事の努力のいかにもなくこの交渉は成立せず3船級協会連盟に加入することになった。

追って協定文の署名は大正8年4月に渡英された本会評議員斯波忠三郎氏に依頼したが、その電報が英国に届いた時には同氏は英国を離れたので、当時英国に滞在中の小野輝雄主事が署名した。小野主事は大正8年4月から約半年欧米の船級事業視察のため出張し、当時グラスゴーのBC協会に船級事業の実際を勉強していた。追って本会職員でBC協会を訪問したことのあるのは小野輝雄氏と原三郎氏(昭和13年スイスのズルツァー社において同社で製造する内燃機関2基の製造中検査のため出

張しの際 BC 協会訪問) だけである。

以上が四船級協会連盟成立の経緯である。

追って連盟船級業務披露会は大正 8 年 12 月 11 日東京の帝国ホテルで催され、この時湯河理事長の挨拶の中にこの協定を行うに当たり、連盟側が当会に対して念をおしたことは次の事項であったと言われ、政府及び関係業界の支持を要請した由である。

(1) 日本政府がどの程度本会の検査を評価しているか

(2) 日本船主がどの程度本会を支持しているか

(1)については大正 9 年 1 月検査法規が改正され、同年 6 月本会は認可船級協会となり、船舶検査の一部につき政府の検査代行が認められたが、大正 15 年末までは、政府の検査法で行われた。

(2)については船主の支援があり、政府代行の検査は増加した。大正 15 年末までは非船級船の検査も出来たが、それ以後は船級船に限られた。しかし船級を取得してまで検査を受けようという船主はいなかった。

追ってこの連盟は、第二次大戦で NK, RINa は事実上脱落し、AB と BC の間で運用されていたが、昭和 24 年 1 月 12 日満期となり、この連盟は消滅した。

(備考)

① 大正 8 年春本会の現状を調査に来たのは東洋主任香港駐在のフレンチ氏であると山口氏は「船舶」に寄稿した「海事協会と私」に述べているが、これはロイド協会の New York 駐在の James French (Chief Surveyor for the United State and Canada) と思われる。なお大正 9 年ロイド協会は入級検査の図面承認をそれまでは London で行っていたが、これを日本で行うようにした。このため Mr. French の Assistant であった H.J Cox を New York から日本に移し、船体部図面承認は彼が行った。

12.2 連盟規約

連盟規約の原文は 50 年史に示されているが、その概要は次の通りである。

- ① NK, AB, BC, RINa の 4 協会は互いに連盟し、各協会はそれぞれの自国内で他の 3 協会を代表する。
- ② 連盟協会は船体、機関の構造及び検査に関し同一規則を採用する。ただし国情の相違及び法律による改変は差し支えない。
- ③ 連盟協会は必要な報告書を提出して相互に承認したときは他協会の船級を登録することが出来る。
- ④ 連盟協会検査員は自国内で、他協会の船級を有する船舶の建造中、年次、特別、損傷その他船級を保有するに必要な各種検査を行う。
- ⑤ 1 船級協会の船級以外に他協会の船級を取得せんと

するときは、他協会の 1 船級ごとにその検査料の 2 割増の検査料とする。

この検査は旅客船、非旅客船の別なく、他協会の船級を取得することが出来、以後においていずれかの協会の単独検査で他船級を継続することが出来る。したがって例えば大正 15 年 9 月までは本会の船級は ILU の船級条項の中に含まれていなかったが、他協会との二重船級船とすれば保険の面で有利な取扱いを受けることが出来たので本会船級船の多くは NK-BC の二重船級を取得した。追って二重船級とするには、⑤に定められた如く検査を行った協会の 20% 余計に払えばよかった。

12.3 BC 協会との協定

大正 8 年 7 月 1 日四船級協会連盟が締結され、AB, BC, NK, RINa の 4 協会間で検査についての互認の協定が出来た。これと同時に本会と BC 協会の間にも検査についての協定が結ばれた。NK-BC の協定には「本会は BC 協会に毎年 500 ポンドにその年に徴収した Classification fee の 5% を加えたものを支払う。ただし 1,000 ポンドを超える必要はない」という条項があり、これ以外は四船級協会連盟の協定とほとんど同じであった。この費用は本会が BC 規則を利用するための費用であると言われている。なお AB 協会も BC 協会との間に、本会と同等な協定を結んでいたが、このときの費用は 1,000 ポンドとのことである(詳細は本会 50 年史参照)。

さて欧州大戦により本会は船の検査は特に多かったということはなかったが、材料試験、検査についてはかなりあったが、終戦で減少した。一方艦隊部は設立当時の如く義金を集めて義勇艦を建造するという華やかな時代は終わったが、艦隊部としてかなりの金を持っていた。船級部と艦隊部はその仕事の性格も異なり、なにかにつけてじっくりゆかない点があったようで、大正 8 年の定式総会で会員から収支決算について質問があり、これが原因となって大正 10 年艦隊部が分離独立することになり、大正 11 年義勇財団海防義会が設立された。当時本会の資産は約 442 万円で、この中から海防義会に 404 万円を譲渡し、本会の資産はわずかに 38 万円になった。

このような状態では BC 協会との協定による金を支払うことが出来ず、大正 10 年 BC 協会に当分の間支払い免除の依頼をしてその承認を受けた。当時 BC 協会から Mr. Peris が本会船級業務の実地指導のために来日していた。BC からは彼の滞在を延期してもよいと言って来た由であるが、鋼船規則の初版完成を機に帰国してもらった。なお AB から人も出してもよいという提案があったが、これも断わった由である。

このように不況に苦しんでいたが、大正 9 年 1 月検査

法施行細則及び船舶検査規程が改正され、検査の一部が通信大臣の認可した船級協会に任せられた。この代行検査は旅客船にあらざる船舶(船級の有無には関係なし)について認められた。本会が行ったこの代行検査は業者に評判がよく、この制度を利用した船は下表の通りであった。

| 年度(大正) | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|--------|----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| 検査隻数 | 35 | 183 | 384 | 484 | 716 | 1,066 | 1,099 |
| 船級船の数 | 2 | 17 | 43 | 66 | 98 | 133 | 176 |

この検査は船主の依頼によって行うものであるが、船主協会等からこのような制度は変態的であるから何時かは改めるべきであるという意見が出され、政府も検討の結果大正15年末までは非船級船の検査を認めるが、それ以後は船級船の検査しか認めないという指示があった。本会はかねて船級船の増加を計画しており、二重船級船の検査料、既成船入級の検査料等の値下げを行ったが、この程度のことでは船級船は増加せず、昭和6年ごろまで苦境は続き、人員整理と減俸等でなんとかしのいだといわれている。

なおBC協会への協定による支払いは何年ごろから払えるようになったかは知らない。

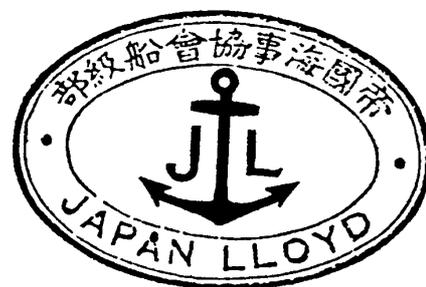
13. “Japan Lloyd”

本会設立の目的は海事全般の振興であり、その中には船級事業も含まれており、「ロイド協会の如くなりたいたい」ということは本会の創立当時からの希望であり、また関係業界の要望でもあった。しかし初期に本会が行っていたことは、会員から会費を集め各種の調査をすとか、海事関係者の功績の表彰等であり、また日露戦争が始まると義金を集め義勇艦隊の建設に力を注ぐ等、船級協会とはかなり異なった性格の仕事であった。

大正3年勃発した歐洲大戦により、我が国の海運、造船界は未曾有の好況に恵まれたが、本会の業務には特に大きな影響はなかった。しかしこのころ前述の義勇艦隊の仕事は一段落していた時で、本会はこの機会に船級事業の発展にとり組むこととし、大正3年7月「造船規程に求められた材料試験を行い証明書を交付すること」について通信大臣の認可を得た。これを契機として本格的に船級業務を始めるため、大正4年8月船舶検定部(明治36年5月設立)を廃し船級部^①を設け、部長に本会理事工学博士寺野精一氏(東大造船科教授)を委嘱した。本会は前述の如く昔からロイドの如くなりたいたいと考えており、また関係業界もそのように考えていたので船

級部長がまず行わなければならない重要な仕事はロイド協会と提携することであった。

このとき制定された船級部規則の第1条に「帝国海事協会に船級部(日本ロイド)を置き左の事業を行う」と定めた。このように“Japan Lloyd”ということ規則に明記した。このほか本会は明治38年以来満載喫水線の指定業務を行っていたが、満載喫水線標識のところに記載する指定機関の記号をKKからJLに改めた。また材料試験を行いこれに合格した場合に材料に打刻する刻印は従来どのようなものを使用していたか不詳であるが、これをJLとした。また船級部の印として下の如き印を定めて使用した。



このようにロイド協会との提携に対する準備を整えてロイド協会との交渉に臨んだが、当時の本会の実力は日本国内でもその評価は低く、したがってロイド協会が本会に示した提携の条件は本会として納得出来るものではなかったため、残念ながらその交渉は打ち切らざるを得なかった。

さてロイド協会との提携を打ち切った本会が“Japan Lloyd”と、JLという称号又は刻印記章の使用について本会としてどのように考えたかつまびらかでないが^②、大正8年四船級協会連盟に加入し、翌9年4月本会船級事業の実務等の指導、助言のため来日したBC協会技師長 Foster King 氏の提案で、ロイドとならんかのかかわりがあると推察されるようなJLとか、“Japan Lloyd”はとりやめ、満載喫水線の指定機関の記号はNK、刻印はJK^③、称号はTeikoku Kaiji Kyokaiとした。なお英文の名称はImperial Marine AssociationからImperial Marine Corporationに変更した。

(備考)

- ① 船級部という名称は大正11年艦隊部が廃止せられたとき無くなったが、その実質は本会の事業として存続した。
- ② 大正9年1月船舶検査法施行細則及び船舶検査規程が改正され、検査の一部が船級協会に任せられた。同年2月本会はこの船級協会としての認可を申請したが、この申請書に添付した船級部規則には「日本ロ

イド」といった文字は記載されていないから“Japan Lloyd”という名称はこのころやめたものと思う。

③ 刻印を *MR* としたのは大正 9 年 7 月である。

14. BC 協会と BC 規則

14.1 The British Corporation for the Survey and Registry of Shipping (BC 協会)

海事協会が本格的に船級事業を開始するに当たり、協力、援助を惜しまなかった BC 協会は 1890 年（明治 23 年）Scotland 地区の船主、造船所等の支援の下に設立された船級協会であり、その本部は Glasgow に設けた。初期の会長は Sir Nathaniel Dunlop、技師長は J. F. King であった。

本協会が設立された理由はロイド協会の運営に対し、Scotland 地区の船主、造船所の不満によるものであった。例えば BC 協会が設立された 1890 年は英国政府が Load Line Committee の Report を基にして立案した満載喫水線の規則案（当時実施されていた規則は Load Line の位置は船主が適当と考える位置に標示していたが、この 1890 年の規則でその位置を政府が定めることになった）は当時のロイド協会の乾舷規則を参考として立案したもので、従来の規則より複雑なもので、当時の B.O.T. の人員のみでは不十分で、この仕事をロイド協会に任せるというものであった。この規則案は英国の下院を通過したが、上院において Glasgow 地区の船主、造船所の代表から「大英帝国の海運業を支配するこのような権限を一個の団体に与えることは、将来弊害を生ずる恐れがある」と反論され、この権限をロイド協会ほかに BC 及び BV 協会にも与えるように修正して議会の承認を得た。BV 協会の British Committee が設立されたのはこのときである。

BC 協会の鋼船規則が初めて公表されたのは 1893 年で、特に船体構造規則は構造力学に立脚して制定された合理的なもので、船殻重量も従来の規則で建造されたものに比し、かなり軽減されたものであった。

BC 協会設立当時の同協会の船級船はどの位あったかは分からないが、1893 年初めて発行した Register Book には 463 隻、98.5 万総トンの船が登録されていた由である。

その後 BC 協会はその発展のため AB, RINa 協会とそれぞれ検査互認の協定を結び、1919 年には本会とも協定を結び、いわゆる四船級協会連盟を結成してロイド協会に対抗した。この協定では各協会はそれぞれ対等であったが、技術的な面では BC 協会が指導的な立場であった。

BC 協会はロイドを圧倒するような協会になることを期待していたと思うが、予期していたような発展は見られなかった。

第二次大戦で BC 協会がどのような打撃を受けたか分からないが、戦争末期に LR, BC 両協会間で合併の問題がおき、昭和 24 年 3 月 28 日合併したが、それまでには、AB, BC, LR の 3 協会間でいろいろの問題、例えば AB, LR 両協会間で昭和 23 年 6 月 8 日正式に調印されていた業務協定が実施直前に破棄されたこと、AB, BC 間の協定が昭和 24 年 1 月に満期になり船級協会連盟の終息したこと等があった。

なお BC 協会は LR 協会に合併されたが、その船級 BS, MBS は現在でもロイドの Register Book の中にその登録が継続されている。

追って BC 協会は昭和 2 年 AB, BV, GL, NK, DnV, RINa とで国際航空機登録連盟を結び、航空機の登録業務を開始することに関連して、その名称を“The British Corporation Register of Shipping and Aircraft”と改めた。

なお BC 協会の印章は丸の中に lion, 帆船, 錨, 燈台を配置していたが、このとき錨を落として飛行機を記入した。

参 考

1. BC 協会は 1890 年の創立で本会より 9 年古いが、古い歴史を持つ船級協会の中では新しい協会である。（下記参照）

LR(1760) BV(1828) RINa(1861) AB(1862)
DnV(1864) GL(1867) BC(1890) NK(1899)

14.2 BC 協会鋼船規則

BC 協会の鋼船規則が制定されたのは 1893 年で、船体構造規則は構造力学に立脚して定められたものであり、部材寸法は従来の規則よりかなり軽減されたものであった。

海事協会が大正 10 年鋼船規則を制定するに当たり参考とした BC 規則は当時 BC 協会が発行していた最新の規則（1919 年）であった。当時我が国で BC 規則で船が建造されたことはなかったため、この規則を知っている人はいないと思われたので、本会鋼船規則を公布するに当たり規則の説明をする要があった。大正 11 年 4 月 13 日「BC 規則船体編説明書」を印刷公刊した。次に掲げるのはこの説明書の緒言で、これにより当時の BC 規則の概要が推察されるであろう。

なお戦前における AB 協会の規則は BC 協会の規則と同じ規則を採用していた。

B.C. 鋼船規則船体編説明書

緒言

茲ニ B.C. トハ The British Corporation for the Survey and Registry of Shipping ノ略称ニシテ同協会ハ今日ヨリ約三十年前ノ創立ニ係リ「グラスゴウ」ニ本部ヲ置キ「ジェーエフ キング」氏ヲ検査員長、「ベンソン テーラー」氏ヲ検査員次長トシ ロイド協会ニ対峙シテスコットランド地方ノ造船界ニ覇ヲ唱フル世界有数ノ船級協会ナリトス

我国ニ於テハ従来鋼船ハ通信省造船規程、「ロイド」協会鋼船規則ニ依リテ設計スルヲ常トシ B.C. 鋼船規則ニ依リテ設計セラレタルモノハ最近ニ至ル迄一隻モナク B.C. 鋼船規則ハ自然閑却セラレ居タルカ囊ニ本会ニ於テ B.C. ト連盟シ船級検査ノ互認ヲ協定シタル以来頓ニ一般世間ノ注目ヲ牽クニ至レリ

造船規程及ロイド協会鋼船規則ニ依レハ鋼船ハ之ヲ構造上重構造、軽構造、覆甲板船等ニ分チ各區別ニ対シ第一数及第二数ヲ定メ斯クシテ材料寸法及構造方法ヲ規定セルモ B.C. 鋼船規則ニ於テハ斯ノ如キ構造上ノ區別ヲ設ケス船舶設計上ノ最大眼目ノ一タル喫水ヲ基礎トシテ船殻ノ構造ヲ定メ細部ノ寸法等ニ至リテハ荷重、支点間ノ長ニ応シテ之ヲ定ムルコトトシ設計者ノ自由裁量ニ一任セルヲ以テ同規則ニ依レハ B.C. カ従来集メ得タル経験ノ範圍ニ於テ材料ニ過モノク不足モノク當該船舶ノ使用上必要ナル丈ノ強サノ船体ヲ製造シ得ヘキモノニシテ結局 B.C. 鋼船規則ハ最モ積極的、最モ実用的、最モ経済的ノ造船基準ナリト謂フヲ憚ラス又例ヘハ造船所ノ在庫品トシテ一艘分相当ノ鋼材料ヲ有スル場合ニ於テハ該造船所ハ従来ノ規則ニ依リテ設計スルカ如ク表定ノ肋骨心距、板及形材ノ寸法等ニ拘束セラレルコトナク在庫材料ヲ基礎トシテ任意ノ船ヲ製造シ得ル便宜アリ B.C. 鋼船規則ハ叙上ノ如ク応用ノ範圍廣ク船舶関係者ニ取リテ極メテ興味アル造船規則ナルヲ以テ以下順ヲ追ヒテ内容ノ大体ヲ説明セントス

本文ニ入ルニ先チ B.C. 鋼船規則ニ依ル船体設計ノ順序ヲ略述センニ船ノ重要寸法、速力、満載喫水、船楼及機関室口並艙口等ノ配置及長、甲板層数、二重底及支水隔壁ノ配置等定マリタル上ハ先ツ肋骨心距ヲ定メ次ニ船底構造即チ二重底又ハ単底ノ別ヲ定メ次ニ梁ノ心距、梁柱ノ列数、梁ノ寸法及梁肘ノ深ヲ決シ肋骨ノ寸法ニ移リ次ニ外板及甲板ノ寸法ヲ定メ順次細部ノ寸法及構造ニ進ムヘキモノニシテ船首尾材等ノ如キハ便宜ノ機会ニ於テ設計シ差支ナキモノトス

本文中関係ノ項ニ於テ説明スル如ク肋骨ノ寸法ハ水圧及甲板荷重並ニ二重底ノ「ブラケットフローア」ノ上端

鉸釘ヨリ最下層梁梁肘ノ下端鉸釘迄ノ距離(詳細ハ本文参照ノコト)即チ支点間ノ長ニ応シ定ムルモノナルヲ以テ肋骨ノ寸法ヲ早く知ラントスル際ニハ船底構造ノ船側部及最下層梁梁肘ノ深ヲ成ルヘク早く定ムルコト便宜ナリトス

本文中第何号表トアルハ B.C. 鋼船規則附属寸法表ヲ指スモノトス本説明書ニハ該寸法表ヲ附セス

本説明書ハ B.C. 鋼船規則ヲ造船関係者ノ成ルヘク多数ニ紹介シタキ希望ヲ以テ編纂シタルカ故ニ多少冗慢ノ嫌ナシトセス已ニ大体ヲ知了セラレル読者ハ二重底、単底肋板、肋骨、特設肋骨、船側縦通材、梁、支水隔壁、外板、甲板及船楼ノ項ヲ閲読アラント望ム

本会ニ於テ今回編成シタル鋼船規則ハ殆ンド全部 B.C. 鋼船規則ト同一ニシテ只支水隔壁ノ配置、同防撓材ノ寸法、木甲板ノ寸法ニ関スル規定ヲ多少変更シ艤装品ニ関シテハ通信省関係規程ニ依リタルヲ異リトスルノミナルヲ以テ本説明書ハ事實ニ於テ本会鋼船規則船体編ニ対スル説明書ト看做シ得ヘキモノナリ

大正十一年一月

帝国海事協会

15. 帝国船級協会

帝国船級協会は昭和6年3月設立、同8年2月に解散した。この協会はロイド船級協会と提携する目的で設立されたのであるが、提携の条件に関し同協会の設立総会の席上で日英両当事者間で了解に不一致のあることが判明したので、この問題について当事者間で種々折衝したが、結局合意点に達せず解散したものである。なおこの協会が設立されるに当たっては本会も大いに関係があるのでその経緯について述べよう。

ロイド協会が日本に検査員を常駐させたのは明治17年で、以来該協会は船級業務を通して近代化を目指していた日本の海運、造船、保険業界に貢献していたので、業界のロイド協会に対する信頼は大で、世間ではロイドの船級を有しない船は一級品ではないとさえ考えられていた。したがって若し日本に船級協会が設立されるのであれば、ロイド協会と密接な関係のあるものを望んでいた。

このような事情であったので、本会が設立され船級事業を行うに当たり、「ロイドの如くなりたいたい」というのが念願であった。大正4年船級事業に専念するため、従来の船舶検定部を船級部と改め、これを“Japan Lloyd”と称したり、刻印記章を JL とする等ロイド協会との提携を目指して準備を進めロイド協会との交渉を始めた。

しかし当時の本会とロイド協会との実力の差は余りに

も大であったので、ロイド協会が示した協定条件は本会が納得出来るようなものではなく、この交渉は断念した。

ロイド協会との交渉に失敗した本会は、次善の策として、AB, BC, RINaの間で結ばれていた3船級協会連盟に加盟する交渉を行い、大正8年7月1日この連盟に加盟した。当時これらの協会とロイド協会では世間の信用は格段の差があり、我が国の海運関係者はこのような協定を結んだ本会を全面的に援助するという状況にはなかった。したがって帝国船級協会の設立に対しては業界は多大の期待をもって迎えたと思われる。

さて昭和5年ロイド協会が日本の船級協会と提携する用意があるという情報がLondonから伝わり、新協会設立の準備が急速に始められた。しかし日本に二つの船級協会が必要か、またこれが財政的に経営可能か等の問題があったが、二つの協会があれば互いに競争するから技術の向上に役立つと思うとの説明で、昭和6年2月政府から設立の許可が与えられ、当時の管船局船舶課長山本幸男氏が退官し、新協会に入ることになった。

なおこの新協会の設立委員には本会常務理事今岡純一郎氏（浦賀船渠社長）が参加しており、「本会常務理事がこの協会の設立委員に加わることはおかしいことではないか」との意見が本会内部にあったが、「いずれは二つの協会は統合されるであろうから設立委員会に加わっておく方が有利である」というのが今岡氏の意見であった由である。また本会は昭和5年12月23日の理事会で当時の船舶試験所長越智誠二氏を本会機関技師長として採用し、本会本部の機関主任である横山要三氏を新協会に派遣することを決定している。なお横山氏は帝国船級協会解散後昭和8年5月本会に復帰している。このように本会は新設の船級協会に対して積極的な協力を行っていたが、いずれは両協会を合併してBC協会とは縁を切る積りのものであった。

なおこのころ政府は船舶安全法を制定中で、昭和6年7月に行われた船舶安全法審議会で法第8条の「日本の船級協会」に関する審議がなされ、重光船舶課長が述べられた意見の中で新協会設立に関する事項中主なものは次の通りである。

- (1) 本法による船級協会は日本の船級協会であればよく「帝国海事協会」は日本の船級協会と認められるが、「帝国船級協会」はその設立の事情を考えると「帝国海事協会」と同程度のものとは考えられない。
- (2) この船級協会の理事者及び技術者は全部日本人であること。外国船級協会と連盟関係を持つことは差し支えないが、内地では日本船に対しては日本人が主動的

な地位をもつこと。

なお上記(1)の「帝国船級協会の設立時の事情」がどのようなものか分からないが、理事長は大谷登（日本郵船副社長）、技師長は山本幸男であった由であったから上記(2)は満足しているが、これについてロイド協会に異論があったようであった。いずれにしてもロイド協会と意見の相違があり、種々折衝したが、ロイド協会からは色よい回答は得られなかった。

前記の審議会の委員には山本幸男氏をはじめ、ロイド協会に好意を持つ人が委員として参加しており、ロイド協会又は帝国船級協会が法第8条の船級協会として認められるよう努力したが、第8条は原案通りと決定したので、帝国船級協会は法第8条の船級協会とは認められないこととなった。船舶安全法は昭和8年3月制定することが決まった。したがって法第8条の船級協会として認められない船級協会では新たに設立する意味がないので該協会は本法発布前に自発的に解散した。

16. 大正10年版鋼船規則の制定と承認

本会が船級事業を考えたのは創立当時からであるが、大正2年ごろから商議員がおかれ、船級事業について具体的な話がなされていたものと思われる。このころ本会はロイド協会と提携するという考えであったので、本会規則はロイド協会規則を参考として立案していたものと思われる。日本政府の造船規定はロイド規則を参考として制定されたものであったから、本会規則制定作業も特に難しいことはなかったと思われる。

ロイド協会との交渉が失敗し、大正6年ごろからBC協会との提携を考えるようになると、規則制定方針はBC協会規則を参考とするように変更した。BC協会との交渉は順調に進み、当時AB, BC, RINaの3協会間で結ばれていた連盟に加盟することになり、大正8年7月1日四船級協会連盟が成立し、船級協会間で検査互認をする関係で急いで本会規則を制定する要があった。当時AB協会はBC協会と特別な協定を結びBC協会規則を使用することになっていたため、本会もこれに倣って極力この方針に従った。当時我が国ではロイド規則は一般に知られていたが、BC規則を知るものは少なく、BC規則を日本語に翻訳するに当たっても、条文の解釈、規定制定の根拠とその合理性などについて分からない点が多々あったようであった。また船級事業開始に当たり、BC協会の技師長 Foster King 氏を日本に招き（大正9年4月から7月まで）彼の指導と助言を受け、彼の帰国後は大正9年11月から翌10年11月まで1年間 F.F. Peris 氏（BC協会 Middlesbrough の Principal

Surveyor) を招き検査の実務, 規則の解釈等についての指導を受けた。なおこれらの詳細については本会 50 年史に述べられている。

このとき制定されたのが大正 10 年版の鋼船規則で、これは大正 10 年 11 月 24 日発行された。この規則は大正 11 年 7 月 19 日承認された旨 50 年史にも、75 年史にも記載されている。

しかし昭和 4 年本会発行の「帝国海事協会一覽」には「大正 11 年 7 月 18 日本会鋼船規則は造船規程と同一効力のものと認むる旨通信省の通牒に接す。大正 15 年 1 月 19 日同改正規則通信大臣より認可せらる」と記載しており、その後昭和 10 年及び 15 年に発行した帝国海事協会事業概歴及び帝国海事協会船級事業概歴にもこれと同じように記載されている。この大正 11 年 7 月の鋼船規則とは大正 10 年 11 月 24 日発行の大正 10 年版鋼船規則で、同改正規則とは大正 14 年 7 月 8 日発行の大正 14 年版鋼船規則であると思われる。また大正 11 年 7 月 18 日の通牒とは「帝国海事協会鋼船規則に関する件」という同日付の管船局の舶第 506 号通牒と思われる。なおこの通牒は次の如く記載されている。

「 帝国海事協会鋼船規則に関する件

帝国海事協会に於て同協会鋼船規則に適合と認めたる構造の船体及機関は造船規程によるものと同一効力を有するものと認定し差支無之候。但し船体については別記の通心得候様取計相成度。

記

1. 帝国海事協会に於て同協会鋼船規則に適合と認めたる構造の船体は一般にこれを軽構造に編入すること。但し全通船楼又は遮浪甲板を有する汽船の場合には之を全通船楼船又は遮浪甲板船に編入し又船主若は造船者の希望により特に調査の上局部構造に至るまで全然造船規程に定むる重構船と同一効力と認め得る場合はこれを重構船に編入すること。
2. 帝国海事協会に於て鋼船規則第一章第八条により航路に制限を附し又は特殊の用途に対し承認したる船体構造の船舶検査上の認定方に付ては当分の内其の都度通信省の決定を経ること。
3. 帝国海事協会鋼船規則に適合する船舶と雖第一号により重構船に編入したるものを除くの外満載喫水線法規の適用に当りてはその強力喫水を船舶満載喫水線規程により算定すべきは勿論なり。 」

さて大正 10 年版鋼船規則と大正 14 年版の鋼船規則に対する日本政府の取り扱いの大きく相違する点は大正 10 年版ではこれに適合するものは船体、機関の構造が造船規程によるものと同一効力であることは認めるが、

これによって行った試験及び検査の認否については何も言っていないが、大正 14 年版鋼船規則に適合したものは船体、機関の構造のほか、この規則によって行った試験、検査についても政府は認めていることである。

このような処置をとった理由としては次のことが考えられる。大正 9 年 1 月船舶検査法施行細則及び船舶検査規程の一部が改正され、非旅客船に対し通信大臣の認可した船級協会は従来管海官庁が行っていた検査の一部を任せられることになった。この規則は 2 月 1 日実施、同日本会は船級協会としての認可申請、6 月 10 日認可された。この申請書に添付した資料の中に本会船舶検査規則が含まれており、これによると「検査及び試験の方法並に標準は通信省の船舶検査法規の定むるところによる」となっていた。当時船級船は 1 隻もなかったため、検査の対象は非船級船の検査も考えていたのでこの規則はこのような表現になったものと思う。この検査は船主からの依頼によって本会が行うものであって、船級船でも、非船級船でもよかったが、船級船の絶対数が少なかったため検査の大半は非船級船であった。この検査は船主には評判がよく検査隻数は急速に増加したが、新たに船級を登録しようという船は少なかった。このような状態に対し、船主協会その他から「船級協会が非船級船の政府代行検査を行うという変態的な制度は改めるべきである」という意見の開陳があり、政府は研究の結果本会事業は船級登録にあるので、政府検査の代行機関的な色彩をもつべきでないということが示され、大正 15 年 12 月末までは非船級船の代行検査を認めるが、それ以降は認めない。しかし非船級船の代行検査は鋼船規則で行ってもこれを適当と認める旨の通牒(舶第 67 号大正 15 年 1 月 20 日)が出された。以上の船舶は非旅客船が対象で、詳細は本会 50 年史参照。これらを表に示すと次の如くなる。

| | | 日本政府の代行検査 | |
|------|------|--------------------|--|
| | | 大正 15 年 1 月 19 日まで | 大正 15 年 12 月 31 日まで 昭和 9 年 2 月 28 日まで |
| 船級船 | 鋼船規則 | 船舶検査規則 | 鋼船規則 |
| 非船級船 | — | 船舶検査規則 | |

参考 大正 10 年版鋼船規則及び鋼船規則が制定される以前に本会が定めた検査規則は別紙 1 及び 2 の通りである。

別紙 1 大正10年版鋼船規則

目 次

| | 頁 |
|---|-------|
| 第一章 船級登録 | 1—4 |
| 第二章 定義 | 5—6 |
| 長—幅—深—吃水 | |
| 第三章 總則 | 6—9 |
| 總説—中央部及首尾ニ於ケル厚—鋼材ノ材質—形材ノ標準型—鐵ヲ使用シ得 ヘキ部分—鐵材ノ材質其ノ一—鐵材ノ材質其ノ二—工事ノ方法—鉸釘ノ試験 方法—水密部及舵板ノ鉸釘—汽機下部及外板ニ使用スヘキ鉸釘—船首材等ノ 鉸釘 「ライナー曲縁板—塗裝等」 | |
| 第四章 鋼材及材料試験 | 9—15 |
| 壓延鋼材—壓延鋼材ノ試験—壓延鋼材ノ試験材—壓延鋼材ノ試験材ノ數—壓 延鋼材ノ抗張力—壓延鋼材ノ伸長率—壓延鋼材ノ屈曲試験—再試験—刻印— 「ミルシート」—不合格材ノ排除—系統記號及「アドヴァイスノート」—鎔解證 明書—合格證明書アル材料ノ試験—鑄鋼材ノ材質及抗張試験—鑄鋼材ノ試験 材採取及屈曲試験—鑄鋼材ノ墜落及錠打試験—塊鋼製鍛鋼材 | |
| 第五章 龍骨、船首材、船尾材及船尾骨材 | 15—19 |
| 方形龍骨—平板龍骨—船首材—船尾材及船尾骨材—船尾材—船尾骨材—平衡 舵ヲ有スル船ノ船尾骨材—船尾材又ハ船尾骨材ニ於ケル舵ノ壺金 | |
| 第六章 舵 | 19—25 |
| 材料—舵幹材—補強骨—舵針—舵ノ「カップリング」—舵板—舵ノ廻轉止— 「ベアリング リング」—平衡舵上部幹材—頸部及底部ニ「ベアリング」ヲ有ス ル平衡舵ノ下部舵幹材—底部「ベアリング」ヲ有セザル平衡舵ノ下部舵幹材— 操舵装置 | |
| 第七章 中心線内龍骨 | 25—26 |
| 中心線内龍骨—中心線内龍骨ト肋板トノ固著 | |
| 第八章 二重底 | 26—35 |
| 二重底ノ配置—中心線桁板—實體肋板—「オープン フローア」—實體肋板ニ 附スル正肋材—實體肋板ニ附スル副肋材—内底板—縁板—外側肋板—斷切桁 板—船首船底ノ補強—汽機床及進力承臺ノ取附—汽機ノ下部ノ内底板—人孔 等—排氣管—「ウエル」—水密試験 | |
| 第九章 肋骨 | 36—43 |
| 肋骨ノ心距—艙内肋骨—船首尾艙ノ肋骨等—一層甲板船—艙内肋骨ノ固著— | |

| | | |
|------|---|-------|
| | 甲板間ノ肋骨—固著—帆船ノ肋骨—機關室ノ肋骨 | |
| 第十章 | 特設肋骨 | 43—48 |
| | 特設肋骨—特設肋骨ノ上下兩端ノ固著—上下兩端ヲ肘板ヲ以テ固著シタル特設肋骨—特設肋骨ニ用ウル正肋材—特設肋骨ノ内縁山形材—特設肋骨間側板—特設肋骨間側板ノ固著—特設肋骨間側板ノ内縁山形材—特設肋骨間側板ト外板トヲ固著スル短山形材—特設肋骨ノ上端ニ附スル梁 | |
| 第十一章 | 單底肋板 | 48—51 |
| | 單底肋板—第九號表ニ用ウル l 及 W —肋板ノ厚—肋板ニ附スル正肋材—肋板ニ附スル副肋材正肋材及副肋材ノ衝接—船尾肋板—隔壁肋板 | |
| 第十二章 | 梁 | 52—56 |
| | 梁ノ寸法—第六號表ニ用ウル l —第六號表ニ用ウル N —梁端ノ固著—梁ノ心距—木甲板—甲板ヲ張ラサル層梁—船尾梁—特設船梁—甲板下縦通材—船口—機關室ニ設クル梁—局部的荷重ヲ支持スル梁 | |
| 第十三章 | 側内龍骨及船側縦通材 | 56—60 |
| | 側内龍骨—船側縦通材—側内龍骨及船側縦通材ニ用ウル山形材ノ衝接—特設船梁ニ附スル梁上側板 | |
| 第十四章 | 梁柱、特設梁柱、甲板下縦通材及梁下縦通材 | 60—66 |
| | 梁柱及縦通材ノ配置—梁柱、特設梁柱及甲板下縦通材ノ寸法—梁柱、特設梁柱及甲板下縦通材ノ寸法ヲ定ムルニ用ウル l —梁柱、特設梁柱及甲板下縦通材ノ寸法ヲ定ムルニ用ウル W —梁柱及特設梁柱ニ對スル h —甲板下縦通材ニ對スル h —梁ニ重量物ヲ吊ス場合ノ W —梁下縦通材—梁下縦通材、梁柱、等ノ固著—隔壁ノ階段部、深水倉ノ頂部等ヲ支持スル梁柱等—中心線仕切隔壁—二重梁柱—構造上特ニ注意ヲ要スル箇所 | |
| 第十五章 | 隔壁 | 67—73 |
| | 汽船ノ支水隔壁及部分隔壁—帆船ノ支水隔壁及部分隔壁—船首隔壁—船尾隔壁—機關室隔壁—貨物倉ニ設クル隔壁—防撓材—防撓材兩端ノ固著—隔壁板—隔壁ノ周圍山形材—隔壁ノ階段部—水平防撓桁板—支水戸—「スルースグアルヴ」及「コック」 | |
| 第十六章 | 深水倉 | 73—76 |
| | 深水倉ノ構造—防撓材—防撓材兩端ノ固著—隔壁板—隔壁ノ周圍山形材—深水倉ノ部分ニ於ケル肋骨—頂板ニ取附クル梁—頂板—汽鐘給水用深水倉—縦通支水隔壁及制水板—清水水倉—排氣管—頂部ニ於ケル排水装置—水密試験 | |
| 第十七章 | 船首尾防撓構造 | 76—77 |
| | 船首尾艙ニ於ケル肋骨—肋骨及梁—船首肘板—船首艙ノ後方及船尾艙ノ前方ニ於ケル防撓構造—船首尾艙梁上側板及防撓梁上側板ト外板トヲ固著スル短 | |

山形材

- 第十八章 外板.....77—81
 船側外板—船底外板及彎曲部外板—外板ノ横縁、長及幅—龍骨翼板—舷側厚板及頂部外板—船樓端ニ於ケル補強—舷縁山形材—船尾ニ於ケル外板—外板ニ設クル孔口ニ對スル補強—外板ニ取附クル「モールディング」
- 第十九章 甲板.....81—90
 暴露甲板—水密試験—強力甲板ノ寸法—鋼甲板ヲ張ルコトヲ要スル場合—甲板口ノ各側ニ於ケル甲板截面積—梁上側板—肋骨—梁上側板ニ附スル山形材—梁上側板ト外板トヲ固著スル短山形材—梁上側板等ノ横縁—強力甲板—第二甲板其ノ他ノ下層甲板—規定外ノ甲板—船首樓甲板—特殊ノ箇所ニ於ケル鋼甲板—木甲板—甲板口ノ兩端及隔壁ノ部分ニ於ケル鋼甲板—梁上帶板—斜帶板—橋孔板—舷側水道ノ内側山形材—縁山形材—甲板被覆材料—補強構造
- 第二十章 内張板.....90—91
 船底内張板—船底内張板ヲ張ラサル場合ノ内底板—頂板ニ設クル人孔ノ蓋板—船側内張板
- 第二十一章 船樓.....91—96
 船樓ヲ構造スル諸材ノ寸法—特設肋骨及部分隔壁—船樓端ノ構造—船橋樓及船尾樓ノ前端隔壁—船橋樓ヲ有スル船ノ船尾樓ノ前端隔壁—船橋樓ノ後端隔壁—中央部船ノ長ノ $\frac{1}{2}$ 間ニ在ル船樓端ノ隔壁—低船尾樓前端ノ構造—縁山形材—甲板室
- 第二十二章 甲板口.....96—103
 甲板口ノ構造—暴露甲板ニ設クル艙口及載炭口ノ縁材—仕切板梁、縁材、蓋板等—仕切板梁及縦材ノ寸法—仕切板梁及縦材ノ構造—仕切板梁及縦材ノ受材—完全閉鎖装置ヲ有セサル船樓内ノ甲板口—完全閉鎖装置ヲ有スル場所ニ在ル甲板口—橋孔—機關室口—機關室圍壁ノ頂部ニ設クル開口—常設出入口
- 第二十三章 機關室及車軸隧道.....103—105
 機關室ノ補強—機關下部ノ構造其ノ一—機關下部ノ構造其ノ二—進力承臺及軸承臺ノ構造並其ノ下部ノ補強—車軸隧道ノ構造—隧道甲板ノ構造—橋、梁柱等ヲ設クヘキ部分ニ於ケル隧道ノ補強—隧道ノ水密試験
- 第二十四章 固著及「コーキング」.....105—118
 鉸釘ノ徑及心距—固著—鉸釘—鉸釘孔—「カウンターシンク」—「ライナー」固著工事—「コーキング」—山形材ノ衝接等—方形龍骨、船首材、船尾材及船尾骨材ノ固著—舵板ト補強骨トヲ固著スル鉸釘—平板龍骨ノ椀縁ノ固著—中心線桁板ノ固著—内龍骨及船側縦通材ノ固著—肋骨ノ鉸釘—特設肋骨及特設肋骨間側板ノ固著—單底肋板ノ固著—二重底諸材ノ固著—梁ノ固著—梁枝及肘

| | | |
|-------|---|---------|
| | 板ノ固著—梁柱、特設梁柱及甲板下縦通材ノ固著—隔壁ノ固著—船首尾防撓構造ノ固著—外板ノ固著—舷縁山形材ノ固著—鋼甲板ノ固著—機關室及隧道ニ於ケル諸材ノ固著—橋板ノ固著—二重張板ノ固著 | |
| 第二十五章 | 電氣溶接 | 118—119 |
| 第二十六章 | 舷牆、載貨門、排水孔等 | 119—121 |
| | 舷牆—舷牆ニ設クル諸孔—排水口—排水管—排澀管 | |
| 第二十七章 | 通風筒及舷窓 | 121—122 |
| | 通風筒—舷窓 | |
| 第二十八章 | 排水装置 | 122—123 |
| | 唧筒ノ配置—手用唧筒ノ種類—吸水管ノ徑—唧子唧筒ノ構造—船首尾水艙頂部ノ排水装置—海水唧筒—測深管—吸水管、測水管等ノ圍—通水孔—蒸氣唧筒 | |
| 第二十九章 | 「セメント」及「ペイント」工事 | 123—124 |
| | 船底ノ「セメント」工事—水艙内ニ施ス水「セメント」—水艙頂板ノ塗料—一般「ペイント」工事 | |
| 第三十章 | 橋、「スパー」及「リギング」 | 124—127 |
| | 下橋—橋ノ二重張板—橋座ノ構造—上橋—下橋ト一體ニ構造シタル上橋—斜橋—斜橋ノ取附—斜橋ノ内部ニ設クル膜板—「ヤード」—補強ニ關スル注意—「デリック」ヲ取附クル箇所ニ於ケル橋ノ補強—「リギング」—「チェーンプレート」ノ固著—橋等ニ用ウル鍛造金具 | |
| 第三十一章 | 艤裝品 | 127—129 |
| | 艤裝品—錨、錨鎖等ノ試験—進水ノ際ノ曳鎖—揚錨機—起錨機—錨鎖孔管—操舵機具 | |
| 第三十二章 | 油艙船 | 129—137 |
| | 總則—「コッフアーダム」及車軸隧道—通風装置—排水装置—船底「セメント」—電燈装置—工事—補強工事—油艙船ノ構造材料—固著—油艙ヲ普通貨物ノ搭載ニ兼用スル場合—隔壁、内底板等ノ寸法—水壓試験—龍骨板—中心線内龍骨板—肋骨及部分隔壁—肋板等—梁—特設梁柱—隔壁—梁上側板—膨脹室—外板—鋼甲板—機關室—隧道—直立筒形油槽—燃料油ヲ搭載スル船 | |
| 第三十三章 | 機關部規則 | 139—140 |
| 第三十四章 | 材料 | 141—146 |
| | 汽罐用鋼材—鉸釘—支柱—汽罐及過熱器用管—鋼製汽罐—鑄鋼材—鍊鐵材— | |

鍛鋼材

第三十五章 汽 罐 146—170

強力ノ計算—筒形胴板—覆板—鉸釘列間ノ距離及鉸釘ト板端トノ距離—鉸釘ノ最大心距—筒形火爐—平板—大ナル座金、條板、又ハ覆板ヲ有スル平板—管板—管板ノ抗壓力—焔管及支柱管—支梁—支柱—支柱管ノ内力—一般構造—胴板ト鏡板トノ接合—胴板ノ周圍接合—板ト鍛接其ノ他ノ工事—鉸釘孔—支柱ノ製法—支柱ノ螺糸數—胴板ニ於ケル螺旋支柱ノ配置—管板ニ於ケル主支柱—検査及掃除ニ關スル装置—人孔ノ補強環—平板ニ於ケル人孔及泥孔—附屬品ヲ取付タル場合ノ補強—汽罐附屬品—驗水器—驗鹽裝置—驗壓計—給水瓣—放水瓣—放水管—主及補助塞氣瓣—安全瓣—廢汽管—過熱器ノ安全瓣及排水裝置—汽罐附屬品ノ設計—瓣匣用材料—豎汽罐—周圍接合—泥孔及覗孔—平坦火爐—半球火爐—「オジー」環(Ogee Ring)—焔管及管板—外方ニ凸出スル皿形板—驗水器—水壓試驗—水管汽罐及過熱器

第三十六章 燃油裝置 171

第三十七章 汽管及給水管 171—173

第三十八章 汽 機 173—179

打物—軸—一般ノ構造—水壓試驗—豫備品

第三十九章 蒸汽唧筒裝置 179—183

「ビルジ」吸水管—「バラスト」吸水管—「ビルジ」唧筒—瓣匣其ノ他—「ビルジ」及「バラスト」吸水管—芥除及泥箱—測深管—空氣管

第四十章 內燃機關ニ關スル假規則 183—191

軸

船級ノ登録ヲ受ケタル船ノ検査 192—197

船體及艤裝品—年次検査—第一次第一種特別検査—第一次第二種特別検査—第一次第三種特別検査—第二次第一種特別検査—第二次第二種特別検査—第二次第三種特別検査—第三次第一種特別検査

機關ノ検査 197—199

機關ノ検査—汽機—內燃機關—螺旋軸—海水瓣其ノ他—汽罐—主汽管

船級検査料金 200—202

體船及艤裝品—往復動汽機—「タービン」汽機—汽罐

特定ノ時期ニ行フ検査ノ料金 202—204

船體及艤裝品—汽機—汽罐—螺旋軸

材料試験及検査料金 204—205

壓延鋼材—軸—鍛造材及鑄造材(竣工シタル船ニ用ウルモノ)—鍛造材及鑄造材(新造船ニ用ウルモノ)

別紙 2 鋼船規則制定以前に定めた本会の検査規則

本会は明治32年11月設立されたが、翌年8月には船舶検査規則制定に関し東京帝国大学教授三好晋六郎博士ほか専門技術者に立案を依頼し、同36年5月船舶検査規程を公表したが、その内容は分からない。なお船舶検定部が設けられたのはこの時である。

明治37年3月帝国海事協会船舶検定部諸規則が定められ、この中に「船舶等級検定規程」があるが、それも目次しか分かっておらず、50年史によると「恐らく実際には施行されなかったと思う」と記載してある。

船級登録とは直接関係はないが明治38年には載貨喫水線検定規則制定委員会が設けられ関係規則を議決した由であるが、技術規則としては英国政府規則を採用していたから、この規則も多分事務的な取扱規則と思う。なお大正11年船舶満載喫水線法実施に関連し制定した帝国海事協会船舶満載喫水線規則は取り扱い規則であった。

大正3年本会が材料試験を行うに際し制定し、大正3年9月30日逓信大臣の認可を受けた規則は帝国海事協会材料検査手続及び材料試験規則であった。

大正9年6月日本政府の検査を代行する船級協会として認可を受けるとき提出した船舶検査規則がある。これは簡単な規則である(50年史参照)。

17. 保険検査

海運と密接な関係のある海上保険制度は我が国でも昔からあったが、近代的な海上保険は明治12年に創設された東京海上保険が最初である。海上保険と船舶の良否とは密接な関係があるので、同社もこれを判定し得る能力のある人を求める必要があった。しかし当時このような技術者は少なく政府でも外国人を雇っていた時代であったので、同社は船の検査を日本政府に無料で行うことを依頼した。政府はこの依頼にこたえ東京海上保険が設立の際に同社が保険する荷物を積む船は「保険検査を受けこれに合格する」ことを条件とした。

政府が保険検査を初めて行ったのは明治12年8月9日で品川沖に停泊中の汽船4隻、帆船2隻を1日で検査した。これで保険検査は大体どの程度の検査であるか推定出来る。なおこの検査は同年末までに汽船25隻、帆船52隻について行い、汽船23隻、帆船18隻がこれに合格した。これから当時の帆船の現状がかなり不良であったことが推定出来る。なお外国船に積む荷物の保険に対しては、「ロイドその他の外国検査所の確実な証状を有しておれば保険してよい」ことになっていた。

以上は貨物保険に対するもので、明治16年には東京海上保険は船舶保険を行うことも認められた。これに対しても政府は貨物保険と同様に「保険検査」を受けることを条件とした。この検査も無料であった(東京海上火災保険60年史参照)。

この保険検査は明治23年には「司検官若しくは司検官が承認した検査員でもよい」ことになり、明治26年には「司検官が適当と認めた検査員が行う」ことになり、明治37年には保険検査の要求を政府はとりやめた。追って当時の政府の検査官は「司検官」と呼ばれていた。

以上は東京海上保険に対するものであるが、明治26年には日本海陸保険と帝国海上保険、同29年には日本海上保険が設立され、これに対しても政府は東京海上保険と同様な保険検査を要求した。

なお明治26年から保険検査は上記の保険会社に対しても政府の司検官による検査でなくてもよいこととなり、各社とも自社の検査機構を整備又は民間の司検所を利用したことは各社の年史に記載してあるが、本会に依頼したことは述べられていない。

この保険検査とは直接関係はないが、明治40年2月東京海上、帝国海上及び日本海上の3社より本会は阪神地区の艀の検査、監督の依頼を引き受けた。この検査は年1回現状検査を行い、舷側に喫水線マークを焼印し、証明書を発行するもので昭和の初めまで行った。

この他本会は昭和13年7月13日以降船舶保険協同会の依頼により、同会が定めた乾舷の位置が適正に標示されているか否かの検査証明を行った。これは当時多数建造された小型船舶の遭難事故にかんがみ、船舶安全法第3条の満載喫水線を標示しない1,000GT未満の船に対して行われた(船第281号昭和13年4月1日参照)。

(備考)

- (1) 東京海上保険は明治15年5月管船局雇英人、A. R. ブローン氏草案の造船規則を同社の規則とし、日本で建造する船でこれに合格しない船に積む貨物保険は引き受けない旨を広告している。この規則の内容は不明であるが、我が国最古の造船規則と思われる。
- (2) ロイド協会は明治17年横浜に事務所を開設し検査員を常駐させ、船級事業を始めた。
- (3) 日本政府が船舶検査業務を開始したのは明治18年7月1日である。

18. 委員会

現在鋼船規則で「委員会」と言えば「管理委員会」の

ことで、この委員会は船級、技術規則に関することはもちろん、これ以外のすべての会務も審議することになっている。戦前の鋼船規則にも「委員会」という語が各所に書かれているが、この委員会は「船級管理委員会」のことで、船級協会の業務のうち最も重要と言われている「船級及び検査の審議決定」、「船級及び検査に関する規則の制定改廃」等の処理が任されていた。なお「管理委員会」は英語では“Administrative Committee”と呼んでいるが、戦前の「船級管理委員会」はBC協会に倣い“Committee of Management”と呼んだ。

18.1 船級管理委員会設立の経緯

本会の業務は初期においてはすべて理事会、評議委員会、総会で審議されていた。しかし船級事業を開始するに当たり大正4年8月船級部を設けたが、外国の船級協会と同様な機構とするため、同部の諮問機関として「商議員会を置く」旨の規定を船級部規則の中に設けた。50年史によると「商議員」は大正2年ごろから置かれていたと述べられているが、75年史によると大正2年8月に「商議員会」が設置されたと書いてある。この商議員会が現在の管理委員会の前身である。その後船級業務が具体化するにつれ商議員会ではいろいろと不都合が生じたので、他船級協会に倣い「船級審査委員会」及び「技術審査委員会」を設けた。なおこの委員会の規則は現在残っていない。

さて大正8年7月1日本会は四船級協会連盟の一員となり、船級業務を実際に開始することになったが、本会には船級協会の実務に詳しい人が居なかったため、大正9年4月BC協会の技師長 J.F. King 氏を招いて業務運営の実務について彼の意見を聞いた。彼は同年6月まで約2か月滞在し多くの貴重な意見を残して帰国した。具体的にどのような意見を残したかはつまびらかでないが、本会は彼の意見に従って同年9月従来の船級審査委員会及び技術審査委員会を廃止し、「船級管理委員会」及びその下部組織である「船級委員会」及び「技術委員会」を設けた。追って J.F. King 氏は大正9年6月1日造船協会の特別会合で“Classification of Ships”という題目で講演を行った（雑纂大正9年9月号参照）。

前述の船級審査委員会と技術審査委員会が本会の組織の中でどのような位置にあったか分からないが、委員会の名称等からみてこの両者は対等のもので、しかも評議員会の下部組織の如く推定される。J.F. King 氏の意見に従って新たに設けられた船級管理委員会はその下部に船級委員会及び技術委員会をおき、船級協会として最も重要な船級、検査の審査、決定及び技術規則の制定、改廃等のすべてを統轄し、その業務についての全権が委任

されていた。したがって例えば船級証書は船級管理委員会委員長の名で発行されていた。

この組織は50年史に記載の如く、昭和20年4月と同23年3月に改正され現在の如く「管理委員会」と「技術委員会」になった。

18.2 船級管理委員会

本委員会の設立の経緯は18.1に述べたように、その規則等は本会50年史に記載の通りで、毎年2回開催することになっていた。本委員会は本会船級事業の全権が任せられていたので、その常務処理のため「船級委員会」を設け、これを毎月2回開催し、業務処理の迅速を期した。もちろん急を要する場合は臨時の会合を開く等極力民主的かつ迅速に事を決めるようにした。なお船級管理委員会及び船級委員会の委員は船舶所有者、造船業者、海上保険業者、その他の海事関係の評議員の中から選任されたが、技術委員会の委員は評議員である要はなかった。ただし大正15年1月本会鋼船規則承認に関連して通信大臣より船級管理委員会委員の中に大臣指定の官吏を加えることが指示され、これに従って管船局技師が委員として加えられた。

なお当時船級管理委員の中には多数の阪神在住者が居たのでこれらの委員の便宜を図り「船級管理委員会阪神会」が設けられ、これには「幹事」がいて会の意見等を取りまとめていたが、昭和12年「会長」を置くというように改められた。

追って船級審査委員会、船級管理委員会等の委員長は次の通りである。

| | | | |
|----------------|------|----------|-------|
| 船級審査委員会 | 委員長 | 帝大教授 | 寺野 精一 |
| 技術審査委員会 | 委員長 | 帝大教授 | 斯波忠三郎 |
| 大正9年9月以降 | | | |
| 船級管理委員会 | 委員長 | N.Y.K.社長 | 近藤 廉平 |
| ” | 副委員長 | 帝大教授 | 寺野 精一 |
| 船級委員会 | 委員長 | 帝大教授 | 寺野 精一 |
| ” | 副委員長 | 三菱造船 | 塩田 泰介 |
| 技術委員会 | 委員長 | 帝大教授 | 斯波忠三郎 |
| 船級管理委員会 阪神会 | 幹事 | 三井物産 | 川村貞次郎 |

なお歴代の「船級管理委員会」の委員長は、近藤廉平(N.Y.K.)、伊東米治郎(N.Y.K.)、各務謙吉(東京海上)、村田省三(O.S.K.)、大谷登(N.Y.K.)で、当時の一流会社の現役の社長が委員長として本会の業務に尽力した。なおこの常務を行う「船級委員会委員長」は寺野精一(帝大)、塩田泰介(三菱造船)、今岡純一郎(浦賀)、斯波孝四郎(三菱造船)、重光簇(浦賀)であった。

18.3 技術委員長

戦前の本委員会規則と現在の規則と異なる主な点は次

の通りである。

- (1) 委員には造船協会、造船協会阪神倶楽部、機械学会及び日本鉄鋼協会が推薦した者も含まれていた。
- (2) 専門委員会の設置又は専門委員をおくことが出来るようになった。

なお、戦前の歴代の技術委員会委員長は斯波忠三郎* (帝大), 末広恭二 (帝大), 藤島範平* (N.Y.K.), 重光簇* (浦賀), 陰山金四郎 (造船統制会) で, *印の人々は後に本会の理事長となった人である。

19. 技 師 長

技師長という職名が初めて用いられたのは、大正9年10月に改正された船級部規則で、それまでは検査員長と呼んでいた。この言葉は多分外国船級協会の Chief Surveyor を訳したものであろうから、検査員長の方が適訳であり、また現在政府が用いている主席検査官の方がよかったのかもしれないが、検査のみでなく技術全般を掌理するので技師長としたものと思われる。

さて外国船級協会では Chief Surveyor は、非常に高い位置であると考えられていたが、船級部規則では「部長、技師長、主事、技師」の順のようで、部長は理事長の旨を受け部務を掌理すとあり、「技師長は技術に

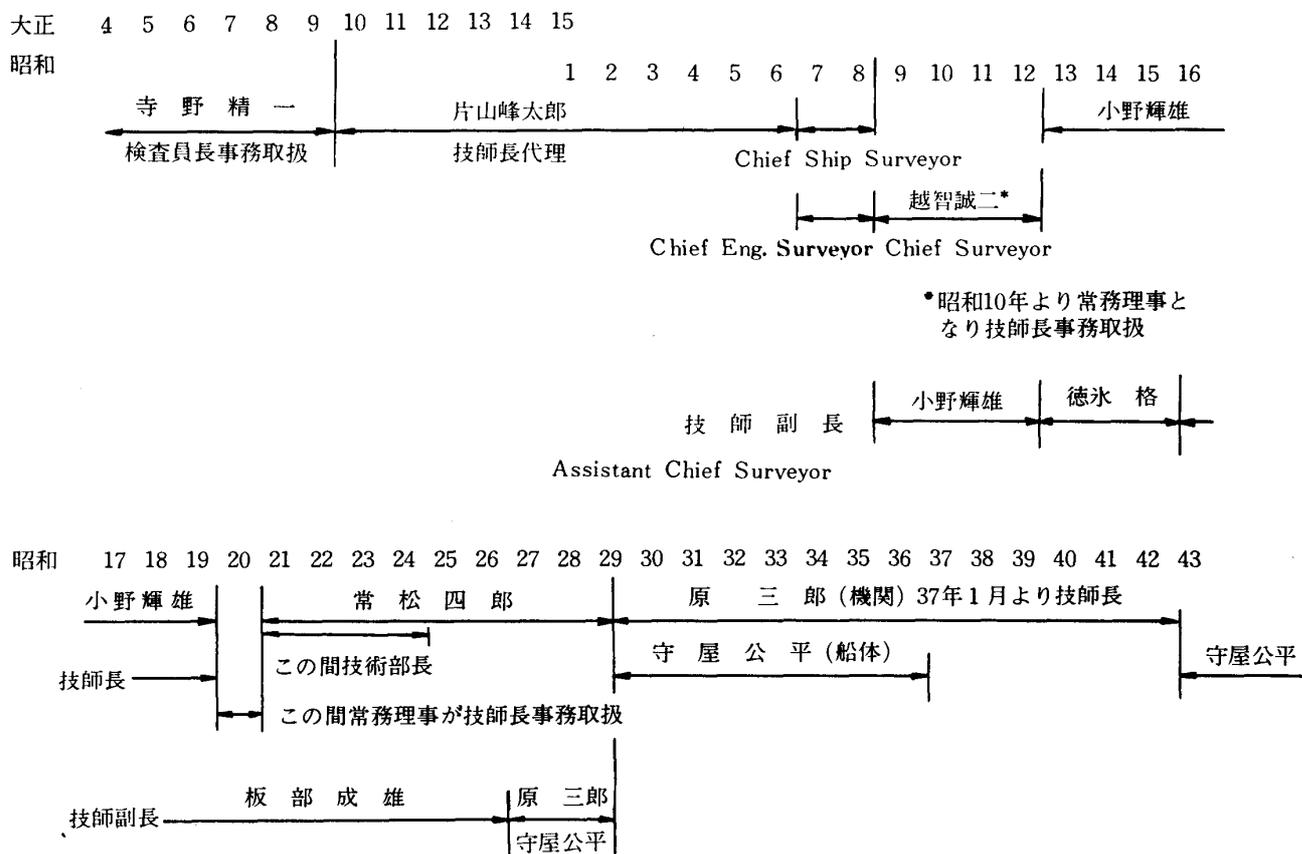
関することを掌理す」ということになっていた。

歴代の技師長は下の表の通りである。

この表について若干説明を加えると大要次の如くである。

初代の検査員長については問題はないが、四船級協会連盟が成立後初代の技師長人事についてはいろいろと問題があった由で、通信省からは機関出身の人を推薦したが、Foster King氏が船級協会の技師長は船体関係の者でなくてはならないと強く発言した由で、このような他協会の人事に口を入れることはもっての外のことであるが、多分当時の船級協会がそのような構成となっていたからと思う。したがって片山氏が技師長代理として通信省から本会に来たのは大正9年12月であった。なお片山氏がなぜ技師長でなく技師長代理となったのか、その間の事情を知っている人は居ない。片山さんは、昭和6年越智さんが通信省から機関技師長として本会に入ったとき、船体技師長となった。

片山さんは昭和8年3月退職し、越智さんが技師長になり、小野輝雄さんが技師副長として船体関係の事務を総括した。小野さんは明治41年東大造船科の卒業(重光名誉会長と同期)で本会が船級事業を始めるに当たり大正6年6月朝鮮総督府から招かれ、船級業務を修得す



るため本会から BC 協会に派遣された人で、鋼船規則に精通しており、図面調査の大家であり、造船協会にも論文を提出しており、鋼船構造論という著書がある。

さて越智さんは昭和 10 年常務理事で技師長事務取扱となったが、同 13 年技師長を辞め、小野さんが技師長となり、徳永さんが技師副長となった。小野さんは昭和 20 年 2 月亡くなられたが、20 年は終戦の年であり、本会の仕事は特になかったので越智常務理事が技師長事務取扱となったが、同年 3 月 10 日の東京大空襲で越智さんのお宅は焼失した等の理由で、4 月に本会を辞め郷里に帰られ、その後任として佐々松氏が選任され、常務理事兼技師長事務取扱となった。昭和 21 年 1 月、常松四郎氏が本会技術部長として迎えられ、佐々松氏は兼務を解かれた。なお、昭和 25 年、職制改正で常松氏は技師長となった。

徳永技師副長は昭和 16 年 9 月本会を辞め、その後任として板部氏が技師副長となり、同氏も昭和 27 年 1 月技師副長を辞め原、守屋の両参事が新たに技師副長となった。

昭和 29 年 6 月常松技師長が病気のため死亡され、原、守屋の両副長がそれぞれ機関、船体関係の技師長となり、技師副長の任命はなかった。

昭和 37 年 1 月守屋技師長（船体）はロンドン駐在となり、技師長を免ぜられ、原技師長（機関）が本会技術を総括する技師長となった。

当時山県会長は「技師長は一人であるべきである」という意見（船舶局でも主席検査官は一人であるというのが会長の意見であった）で昭和 37 年 1 月守屋参事がロンドンに転勤したときも、その後任の技師長を任命しなかった。