

E-0359

0460

二
大
阪
商
船

E-0359

0461

- 十、印度丸横濱歸港ニ際シ野田遞相ノ祝詞
- 十一、保險補償金ノ件
- 十二、北米航路「ビューゼットサウンド」線命令航海書
- 十三、前記補助命令拔萃
- 十四、一九一八年一九一九年一九二〇年大型船本邦備船料調
- 十五、日本郵船土佐丸備船契約書

次上

目 録 大 阪 商 船 株 式 會 社

- 一、戰時船舶管理局長ヨリ我社宛船舶使用命令ニ關スル件
(船舶使用命令書覺書添付)
- 二、船舶使用命令書
- 三、米國提供船印度丸、瓜哇丸、馬來丸明細
- 四、米國提供船ノ備船契約ニ關シ我社株主總會ニ於テノ報告
- 五、米國提供船ニ關スル我社重役會ニ於ケル決議文書
- 六、提供船印度丸動靜其他(印度丸遠征記念帖ヨリ拔萃)
- 七、我社記録對米船舶提供ノ事
- 八、大正七年四月廿日遞信省發表船舶提供ノ意義
- 九、印度丸横濱港解纜ニ臨ミ野田遞相ノ訓示

芳名

戦艦第四四〇號

大正七年四月二十日

戦時船舶管理局長官 閣下



大阪商船株式會社社長 殿

船舶使用命令ニ關スル件

大正七年四月二十日附戦艦第四四九號ヲ以テ貴社所有汽船馬來丸外
二隻ニ對スル使用命令書交付相成候處同命令書第一項ニ定ムル米國
政府トノ協定ハ別紙様式ニ依リ在本邦米國大使ト締結可相成依命此
段及通達候也

追而別紙様式ニ定ムル事項ノ外帝國政府ト米國政府トノ間ニ取極
メタル事項別記ノ通ニ有之候條了知相成度爲念申添候

別記 略 ナシ

船舶使用命令書覺書

記

- 一、本件船舶ニシテ既ニ無線電信ノ設備ヲ有スルモ、ヲ除キ米國政府ヘ
提供ノ爲今回特ニ其ノ設備ヲ爲シタル船舶ニ付テハ右設備工事ノ費
用ハ米國政府ニ於テ之ヲ負擔スルコト
- 二、本件船舶ノ戦時保険ニ關シテハ米國政府ニ於テ船舶十年未満ノ船舶
ニ在リテハ重疊噸數一項ニ付二百弗、十年以上ノ船舶ニ在リテハ同
百七十五弗ノ割合ヲ以テ戦時保険ヲ付スルコト
- 三、米國政府ハ本件船舶カ六ヶ月以上行街不明トナリ其ノ原因不明ナル
場合ニ於テハ戦争ニ因ル損害ト看做シ賠償スヘク其他ノ場合ニ於テ
ハ兩國政府當局ニ於テ戦争ニ因ル損害ト認ムルトキハ戦時保険金ノ
支拂ヲ爲スコト
- 四、米國政府ハ船員ニ對スル戦時危険ニ付テハ米國保險法ニ規定セル通
死亡又ハ生涯不具ノ場合ニ於テハ一ヶ年分ノ給料ヲ支給スヘシ尤モ

此ノ金額ハ五千弗ヨリ多カラス千五百弗ヨリ少ナカラサルモノトス
又一腕一足若ハ一眼ヲ失ヒタル場合ニ於テハ前記給料ノ四割五分乃
至六割五分ヲ給與シ且敵ノ爲ニ抑留セラレタル場合ニ於テハ其ノ抑
留期間内引續キ給料ヲ支拂フコト

五、本件船舶カ危險區域ヲ航行スルニ付乗組員ニ對シ特別ニ支給スヘキ
増給額ノ中若干ハ米國政府ニ於テ之ヲ負擔スルコト

六、米國政府ハ乗組員ノ慰勞、上陸及取替ニ關シテハ帝國政府ノ出張員
又ハ船主ノ代理人ノ希望ニ應シ成ルヘク便宜ヲ供與スルコト

七、米國政府ハ乗組員補充ノ爲渡航スル者ニ對シテハ成ルヘク便宜ノ取
扱ヲ爲スコト

八、米國政府ハ米國海員法第十三條ニ定ムル Able Seaman ニ關スル規定道
用方ニ付テハ表面上其ノ適用ヲ拋棄スルコトヲ得サルモ右規定ノ道
用ヨリ生スル結果ニ對シテハ有スル保護ヲ與フルコト

九、米國政府ハ本件船舶ノ使用及其ノ乗組員ニ對シ必要ナル海圖、信號
器其他ノ船用品及食料品ノ購入貯藏及發給ニ付各般ノ援助ヲ與フル

コト

十、米國政府ハ本船使用期間中船員及其ノ機材ノ修繕及維持ニ關シ各般
ノ便宜ヲ與フルニ努ムルコト

十一、米國政府ハ本件船舶ニ模倣替工事ヲ爲サントスルトキハ豫メ船主ノ
承諾ヲ得ルニ努ムヘク尙米國政府ニ於テ此ノ種ノ模倣替工事ヲ爲シ
タルトキハ使用期間満了ノ際其ノ費用ヲ以テ原狀ニ復スルコト

十二、米國政府ハ本件船舶ニ依リ爆發物又ハ類似ノ危險物ヲ輸送スル場合
ニ於テハ之ヨリ生スル總テノ危險ニ付責任ヲ負フコト

十三、米國政府ハ貨物ノ過積若ハ不足又ハ之ニ對スル損害ニ付テハ船主ニ
責任ヲ負ハシメサルコト

十四、米國政府ハ貨物又ハ旅客ニ關スル偶然ノ事故ニ因リ航海ヲ中止スル
期間ニ付テハ引續キ使用料ヲ支拂フコト

十五、米國政府ハ流行病ヨリ生スル結果及損害ヲ負擔スルコト

十六、米國政府ハ本件船舶及船員ニ關シ彼我ノ法規ヲ異ニスル場合ニ於テ
ハ出來得ル限リ我法規ニ依ル様努ムルコト



戦艦第四四九號

船舶使用命令書

大阪商船株式會社

政府ハ其ノ會社ノ所有スル別記船舶ヲ船員ト共ニ使用スルニ付左ノ通り心得ヘシ

- 一、其ノ會社ハ本船ヲ亞米利加合衆國政府ニ引渡シ其ノ運用ニ關スル一切ノ事項ニ付政府ノ指揮ニ從ヒ同國政府ト協定スヘシ
- 二、政府ハ本船使用期間中保険料ニ充テシムル趣旨ヲ以テ航路ノ狀況ニ應シ重量屯數一屯一箇月ニ付金五圓以內ヲ渡切交付ス但シ一箇月未滿ノ端數ニ付テハ日割ヲ以テ計算ス
- 三、前項ノ金額ハ其ノ月分ヲ翌月以後ニ於テ交付ス
- 四、其ノ會社ハ本命令ノ實施ニ關シ戰時船舶管理局長官又ハ其ノ指定スル者ノ指揮ニ從フベシ

大正七年四月二十日

遞信大臣男爵

田

健治郎

圓

記

船名	總屯數	重量屯數
爪哇丸	四六〇六屯	七九二〇屯
印度丸	五〇〇〇屯	七九八〇屯
馬來丸	四五五六屯	七一〇〇屯



印 度 丸

米國提供船印度丸、瓜哇丸、馬來丸明細

前建航海終了日(孟 買 線) 大正七年二月廿六日神戸着

當建航海初日(P.S臨時線) 大正七年四月十四日神戸發

大正七年五月十七日タコマ着

備船開始日 大正七年五月三十日「タコマ」ニ於テ

U.S. Shipping Boardニ引渡シ

備船解除日 大正八年三月三日「タコマ」ニ於テ

U.S. Shipping Boardヨリ受取

但シ修繕ノ爲メ桑港碇泊中五日間貸船料減額サル

當建航海終了日 大正八年四月十八日門司着

瓜 哇 丸

前建航海終了日(孟 買 線) 大正七年三月廿四日神戸着

當建航海初日(P.S臨時線) 大正七年四月十八日神戸發

大正七年五月廿五日タコマ着

備船開始日 大正七年五月廿五日「タコマ」ニ於テ

U.S. Shipping Boardニ引渡シ

備船解除日 大正八年六月十一日神戸ニ於テ

U.S. Shipping Boardヨリ受取

馬 來 丸

前建航海終了日(孟 買 線) 大正七年四月三十日神戸着

當建航海初日(P.S臨時線) 大正七年五月廿二日神戸發

大正七年六月十二日シアトル着

備船開始日 大正七年六月二十日「シアトル」ニ

於テ U.S. Shipping Boardニ引渡シ

備船解除日 大正八年二月十九日費府ニ於テ

U.S. Shipping Boardヨリ受取

但シ修繕ノ爲メ「クリストバル」碇泊中自大正七年八月十二日

八月十九日間貸船料減額サル

E-0359

0466



米國提供船ノ儲船契約ニ關シ株主總會ニ於テノ報告
對米提供船ノ儲船契約ニ關シ株主總會ニ於テ説明シタル事ナシ但シ損益
計算書説明中ニ之等提供船ニ關シテ觸レタル箇所アリ之レヲ記載スレバ
左ノ如シ

大正七年七月二十四日 株主總會決議錄（第七頁）

。會長 堀 啓次郎君

前略

貸船料モ殆ンド前期ト變リナク貸船料ハ既ニ營業報告ニモ記シテア
リマス通り亞米利加ヘ瓜哇丸、印度丸、馬來丸此ノ三艘ヲ提供致シ
マシタ此ノ貸船料ガ計算ニアル譯デスガ是レハ五月廿五日ヨリ六月
二十日迄ニ引渡シタノデスカラ本期ニハ差シタル收入ニハナツテ居
リマセンガ次期ニハ貸船料ハ相當ニ増加スル事ト思ヒマス
下略

大正七年上半期 營業報告書（第二頁）

前略

尙本期末ニ於テ聯合國ト共同策應ノ便宜ヲ進ムル趣旨ニ基キ帝國政
府ノ命令ニ依リ瓜哇丸、印度丸、馬來丸ノ三隻此重量約貳萬參千噸
ノ船舶ヲ北米合衆國政府ノ使用ニ供セリ
下略

大正八年一月二十四日 株主總會決議錄（第九頁）

。會長 堀 啓次郎君

前略

又貸船料ハ六百拾四萬圓トナツテ居リマスガ是レハ前期及前々期ニ
比ベマシテ五百五十萬圓ノ増加ニナツタノデ御座イマス其ノ原因ハ
政府ノ御用船ニナツタノデアリマスノト夫レカラ政府ノ命令ニ隨ツ
テ亞米利加合衆國ヘ船舶ヲ提供シタ其ノ貸船料ガアリマスノデ其レ
丈増加シタ譯デアリマス

中略

又米國ニ提供シタ船舶モ北亞米利加カラ佛蘭西、ツマリ北太平洋及地中海ノ最モ危險地域ヲ航海シテ會社ノ業務ニ從事サレタ次第デアリマス

下略

大正八年七月二十四日 株主總會決議錄（第九頁）

。會長 堀 啓次郎君

前略

本期ハ貸船料トシテ參百五拾萬圓舉ツタノデ御座イマスガ前期ヨリ貳百五拾萬圓ノ減少デアリマス是レハ米國へ提供シテ居リマシタ船舶ガ戻ツテ來マシタノト政府ノ御用船ノ數ガ減リ且其ノ御用船ノ料率ガ低下シタ結果デアリマス



第五

米國提供船ニ關スル重役會ニ於ケル決議文書

對米提供船ニ關シ取締役會ニ於ケル決議文書ナシ

但シ大正七年三月十三日及四月二十五日ノ取締役會ニ於テ協議終了後堀

社長ヨリ口頭ヲ以テ報告アリタル旨ノ記載アルモ内容ノ記載ナシ

尙各課ヨリノ報告中提供船ニ關スル事項ヲ記載スレバ左ノ如シ

大正七年四月廿四日 台灣課報告

北米合衆國ヘノ提供船ノ件

印度丸 武裝ノ上北米貨物滿載本月廿五日橫濱發

瓜哇丸 武裝ノ上北米貨物滿載本月廿七日橫濱發

馬來丸 四月末歸着武裝ノ上五月廿日頃日本出帆ノ筈

大正七年九月廿日 台灣課報告

北米合衆國ヘノ提供船ノ件

郵船、東洋兩社ト打合セ提供船ノ期限滿了ノ曉ハ契約ノ更新ヲナ

サズ返還ヲ欲スル旨書面ニテ遞信省ニ陳述シ置ケリ

大正八年三月二十日 文書課報告

北米合衆國ヘノ提供船受取ノ件

曩ニ帝國政府ノ命ニヨリ米政府ヘ提供シタル三隻ノ内印度丸、馬

來丸ハ左ノ通り引渡ヲ受ケタリ

印度丸 三月三日「タコマ」港ニ於テ（期間九ヶ月四日）

馬來丸 二月十九日「フキラデルヒヤ」港ニ於テ（期間七ヶ月

廿九日）

瓜哇丸ハ五月下旬神戸港ニ於テ受取ル筈（期間十一ヶ月）



地方

印度丸動靜其他（印度丸遠征記念帖ヨリ）

印度丸航海表

發着	着港	着港日	發港日	航程
神戶	横濱	大正七年四月十六日	大正七年四月十四日	三四六哩
室蘭	蘭	四廿八	五一	五四六
米國	タコマ	五十七	六二	四一〇八
智利	アリカ	六廿八	七二	五六一五
同	メヒロネス	七四	七十四	二八四
巴拿馬	クリストバル	七廿四	七廿五	二一九九

米國	同	同	同	同	佛蘭西	加奈陀	同	同
チャールレストン	ボルチモア	ノース・シドニー	ブレスト	キペロン・ペー	ラ・ボリス	ベルドン	バツサン	ベルドン
八月二日	八月五日	九月三	九月九	九月二十	九月廿一	九月廿二	九月廿四	九月廿四
八月二日	八月廿九	九月五	九月二十	九月廿一	九月廿二	九月廿四	九月廿四	九月廿四
五四一哩	一、一五三	二、三五三	一二二	一二八	五六	四八	四六	二二

E-0359

0470

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

http://www.jacar.go.jp

同	同	米	同	同	同	同
ボ	ベ	紐	フ	ノ	巴	同
ヤ	ル	國	イ	ー	奈	タ
グ	ド	育	ラ	フ	馬	コ
	ン		デル	オー	クリ	マ
			ファイ	ク	スト	濱
			ヤ		バル	
十月	十一	十一	十一	大	一	四
九日	五	廿二	廿四	正	廿一	三
				八		一
				年		五
十一月	十一	十一	大	一	一	三
五日	五	廿三	正	十二	廿一	十三
			八			一
			年			
二	三	二	二	一	三	四
二	六	四	五	八	四	一
週	七	〇	一	五	〇	〇

全航程 三萬三千百九十五哩

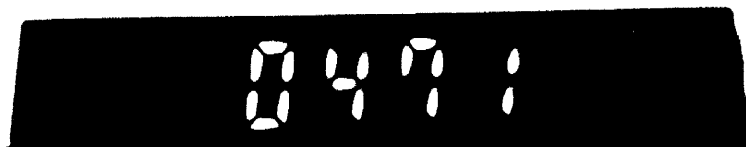
ボルチモア港に於て更めて米國陸軍輸送船となり
 及 Clerk Kilmond の二氏乗船す
 Second Lieut, Miller

ボルチモア港にて戦線行軍需品を満載せる本船は敵潜水艇の襲撃を誤らしむる爲専門家の研究になる圖案により擬装を施し八月二十九日愈々佛國行の途に上る(中略)

九月五日 四十隻よりなる輸送船隊は秘密命令によりシドニー港出發港外にて既定の隊形を作るや何處よりか數隻の驅逐艦來り會し右出走警護に力むること三日間にして何處ともなく消え去りぬ。

附近に敵艇出沒聲沈等の警報頻々として致り護衛艦、掃蕩船より警戒命令相踵いで出づ(中略)

九月十八日午前九時十分旗燈から「佛國諸港に向ふ諸船は英國行諸船と充分に分離する迄右半四點を轉針すべし」の信號が掲げられたと見る間に護衛の驅逐艦數隻いつしか附近に來りかはり新掃蕩船 Talke Calzona の橋頭には新に司令旗が掲げられた。(中略)
 プレストで始めて行先港ボルドーの指定を受け……………中略……………



岸に沿うて南下した（中略）空には飛行機、飛行船、海には無数の大小
駆逐艦艇が佛米聯合で配備され左驅右走前翔後飛最善の警護を盡してゐ
る。又航路所々の天空には尅大な繫留若くは曳行の氣球が悠然と構へて
而かも虱取眼で敵艇の盪頭を看守して居る

九月廿四日 安全に目的地パッサンに到着す（下略）

十月 三日 一旦パッサンを出發したる本船は河口に於てエンヴオイ編
成歸航に臨み俄にスパニッシュ・インフルエンザの襲ふ處となり辛じて
此地（佛國ボイヤック）に同航して米國海軍病院の援助の下に療病す（
七十二名の乗組員中六十八名就床）



第七

我邦記録對米船舶提供 (大正七年四月帝國海軍省案) の事

歐洲大戰の末期（大正七年）に於て、我國から米國政府に對し、邦船二十三隻、十五萬重量噸を提供した事は、本邦官民が聯合與國に對する共同策應の實を全うせんとする精神の發露に外ならず、亦以て我海運史の頁を彩るものと云ふべきである。

七年四月、逕信省から左の要旨の對米船舶提供交渉の順末を發表して居る。

△當時の事態 戦局の進展に伴ひ、船腹の不足益々急切を加へ、外は重要物産の輸出入圓滑ならずして貿易の發展を阻害し、内は生活用品の輸送完からずして物價の騰貴を誘致し、船腹不足による困難は帝國が痛切に感知する處である。如斯事情の裡にあつても、帝國は尙聯合國の誼に従ひ、與國に對する賣船、傭船を許可し、又は其軍需品の輸送を授くる等、その忍び難きを忍び、爲し難きを爲したるもの蓋し

尠少とせず、六年十一月巴里聯合國會議に於る帝國政府の聲明亦實に此の趣旨に出づ。

△米國大使の請求 七年二月在本邦米國大使は、本國政府の訓令に依り、帝國政府に對し船舶の供給に付懇請する處があつた。米國政府希望の由て來れる所以に至つては、帝國の深く諒とする處なるも、その援助の程度に就ては帝國も篤と考慮を拂はねばならぬ。現在本邦に於る大型船舶は多くは海外定期航路に従事し、或は帝國並に聯合與國に對する必需品輸送の任に當り、或は又既に米、英、佛、伊等聯合諸國の傭船に應じ居るもので、殘餘若干は帝國が内外航路の情況に應じ臨機必要なる方面に使用するものに屬す。殊に最近佛國政府より軍需品輸送の希望あり、右に就ても之を佛國の現狀に見て出來得る限り、其希望に副ふは帝國の當に努むべきことに屬す。

△帝國の回答と提議 如此事態なるを以て政府は帝國現下の許す限りに於て、極度の援助を與ふるの趣旨より、重量噸數十五萬噸の船舶を六ヶ月間米國政府に提供することゝし之が回答を發すると共に、引

渡の時期（約三分の二は本年四月末日迄に、約三分の一は五月末日迄に本邦を發航せしむること）貸渡に關する使用料（聯合國協定備船料と同率にすること）其の他附帶事項に付同國政府に提議した。

△提供船の使用料と戰時保險 提供船の使用料は、聯合國の協定備船料率四十志六片によるを以て本邦市場の相場に比し頗る低く、郵船、商船、東洋汽船の三社は實損を生ずることなきも、社外船は現に遙に多額の備船料を收得しつゝあるが故に、尠からざる實損を負はすことになるを以て、政府は社外船に對し特に一ヶ月重量一噸に付金七圓五十錢の割合を以て、之が補償を與ふることとした。戰時保險に付ても米國政府の賠償價格は本邦現在の船價に比し遙に低きにより、其の差額に對し、政府は別に戰時海上再保險法により戰時保險を附せしむる必要を認め、該保險料は政府に於て負擔し、又は之に充てしむる趣旨を以て、航路の状況に應じ一ヶ月重量一噸につき金五圓以内を支給することとした。乗組の船員に付ては、米國政府をして一定の救済法を約せしめたる外、各

船主をして出來得る限り優遇方法を講ぜしめることにした。

△貸渡船腹と其の割當方 米國政府は帝國の好意に對し大に感謝の意を表すると共に、其の提議を承認し來れるにより、政府は更に本件實施に伴ふ契約の様式其他の細目に關し船主の希望をも參酌して、米國政府と交渉を遂げ、兩國間に圓滿なる齟齬を見た結果、船舶二十三隻、此の重量噸數十五萬千六百六十六噸を貸與することに決定した。

右船舶は政府の命令航路に従事する會社並に多數の船舶を有する船主に交渉し提供せしめたもので、其の分擔は大體に於て所有大型船の噸數に比例し、先づ日本郵船、大阪商船及東洋汽船の三社は約三分の二、三社以外の船主は約三分の一を分擔し、尙船主の分擔を輕減するため遞償省所有國後丸（重量噸六、三一五噸）をも併せて提供した。

二

米國に船腹を提供するに至つた経緯は大體右の通りであるが、我社は此の政府の主旨を證し左記三隻の社船を提供した。

船名	總噸數	重量噸	引渡地	引渡年月日
印度丸	五〇〇	七九八〇	タコマ	七年五月三十日
瓜哇丸	四六〇	七九二〇	同	五月廿五日
馬來丸	四五六	七一〇〇	同	六月十二日
合計重量噸	二、三〇〇噸			

右我社提供船三隻は、當時何れも孟買航路に従事して居つたもので、當社としても船腹の不足を聊つて居つた時ではあつたが、孟買航路には差づぬ左記二船を備船した。

吳 葉 丸 重量噸八三〇〇噸 備船料四〇圓 (提供船備船料約二〇圓五〇)

第八乾坤丸 同 七七〇〇噸 同 三七圓 (同)

尙船腹の不足は、今後續々大型船の竣工せらるゝを以て、之に依て補足することゝした。



「船舶提供の意図」(大正七年四月廿日遞信省發表)

▲巴里經濟會議 (略)

▲米國の懇請 本年二月在本邦米國大使は本國政府の訓令に依りて帝國政府に對し船舶の供給に付懇請する所あり米國政府希望の由て來れる所以に至りては帝國の深く諒とする所なりと雖も其の援助の程度に付ては篤と考慮を要するものあり現在本邦に於ける大型汽船は其の多くは海外定期航路に従事して帝國並に聯合國に對する必需品輸送の任に當り又は既に米英佛伊等聯合國の艦船に應ぜるものにして殘餘若干の船舶は實に帝國が海國として内外航路の情況に應じ臨機必要なる方面に運航するものに屬す殊に最近佛國政府よりする軍需品輸送の希望あり右に付ても之を佛國の現狀に見て出來得る限り其の希望に副ふは帝國の當に努むべき事項に屬す

▲帝國の回答 如此情況なるを以て政府は帝國現下の狀勢の許す限りに於て極度の援助を與ふるの趣旨に依り重量屯數十五萬屯の船舶を

六ヶ月間米國政府に提供する事とし之が回答を發すると共に引渡の時期に付ては其の約三分の二は本年四月末日迄に約三分の一は五月末日迄に本邦を發航せしむること、貸渡に關する使用料は聯合國協定備船料と同率にすること其他乗組船員に對する待遇等に付同國政府に提議したり米國政府は帝國の好意に對し大に感謝の意を表すると共に右提議を承諾し來れるに依り政府は更に本件實施に伴ふ契約の様式其の他細目に關し船主の希望をも參酌して米國政府と交渉を遂げ兩國間に圓滿なる歸結を見たる結果別記二十三隻、此の重量屯數十五萬千百六十六屯を貸與するに決定したり。

▲乗組員に希望 (略)

▲船主の誠意 (略)



マ
ル

「田 遞信大臣の訓示」

仰^マを四月廿五日横濱港解纜に臨み遞信省より野本海員隊長^マ乗船、大臣の訓示を傳達せらる。

今回日米兩國政府の協定に由り本邦船舶重量屯數十五萬屯を米國政府に提供することとなり本船は其の一船として本日^マを以て茲に米國に向け發航せむとす。惟ふに今回の船舶提供は帝國の聯合興國に對する共同策應の必要に基くものにして本船は帝國政府御用船として米國政府の指定する輸送任務に服するものなり従つて本船運航の任に當らる、諸氏は我邦家に對し重要な任務に服するものにして此の責任を完ふすることは即ち國家に對し奉公の大義を完ふする所以に外ならず斯の如き重大なる任務に服するに付きては其の間平素修練せる技能を充分に發揮し殊に危險區域の航行に従事する場合多かるべきを以て絶えず沈着なる態度と敏捷なる處置とを期するは勿論、常に各自の行動を慎み品位を高め帝國海員の面目を全ふする様充分戒慎すると共に一面厚

く自重して健康を保持するに努め以て其の任務を完ふせむこと誓に諸氏の爲のみならず亦實に帝國の爲希望して已まざる所なり

大正七年四月

遞信大臣 男爵 田 健 治 郎



印板井板漫呼爲三際之

野田選相の祝詞

本船ハ義ニ聯合與國ニ對スル共同策應ノ必要上帝國政府ノ命ヲ奉シテ米國ノ指定セル輸送ニ從事セシカ今ヤ其任務ヲ全ウシテ本邦ニ歸航シタリ其間乗組員諸氏ハ深ク心肝ニ銘スルニ國家ニ對スル責任ト奉公ノ信念トヲ以テシ或ハ兇暴ナル潛航艇ト戦ヒ或ハ猛烈ナル惡疫ニ抗シ常ニ鯨背奮身ノ險ヲ歷テ飽クマテ艱苦ヲ嘗メ遂ニ船舶援助ノ目的ヲ達シ克ク本邦船員ノ實力ヲ普ネク海外ニ顯示シタルハ實ニ諸君ノ名譽タルノミナラス併セテ帝國ノ光輝ヲ添ヘタル者ト謂フヘシ

若シ夫レ本任務從事中其職ニ殉シテ骨ヲ異郷ニ埋メタル諸氏ノ事ニ至リテハ痛恨哀惜固ヨリ勝ヘスト雖モ其忠勇義烈ハ長シヘニ後人ノ緬鑑タルヘク九泉ノ下亦タ以テ瞑スヘキナリ

惟フニ戰後ニ於ケル世界海運ノ競争ハ日ヲ逐ウテ熾ナルヘク從ツテ諸氏ノ手腕ニ待ツ所愈多キヲ疑ハス

望ムラクハ豐富ナル經驗ト優秀ナル技能トヲ發揮シ以テ力ヲ我カ海運ノ

發展ニ致サレシコトヲ

コ、ニ本船ノ歸航ヲ欣賀スルト共ニ諸民ノ將來ニ囑望スルコト此ノ如シ

大正八年四月五日

遞信大臣 野田 卯太郎

第十一

保險補償金ノ件

米國船舶院提供船ニ對シ遞信大臣ヨリ貸船料補給ノ意味ニテ保險料補償ノ名義ヲ以テ各船重量屯壹屯壹ヶ月ニ付金參圓五拾錢ノ割ニテ支給セラル

參圓五拾錢ノ率ハ差向當初二ヶ月ニシテ其後ハ五圓トナル

E-0359

0479

寫

大阪商船株式會社

遊甲第貳號

大正七年壹月 日

大阪商船株式會社
社長 堀 啓 次 郎

逓信大臣 男爵 田 健 治 郎 殿

御 請 書

大正六年十二月二十八日附北米航路ビュージェットサウンド線補助航海御命令書左記證ンデ御請仕候也

左 記

六七號

大阪商船株式會社

補助航海命令書

大阪商船株式會社

第一條 其會社ハ大正七年一月一日ヨリ大正八年十二月三十一日ニ至ル二箇年間使用船舶四艘ヲ以テ日本郵船株式會社ト共同シ北米航路ビュージェットサウンド線ノ補助航海ニ從事スヘシ

第二條 使用船舶ハ其會社ノ所有ニ專屬シ法律命令ニ定ムル資格ニ適合スルモノニ限ル

第三條 航海補助金ノ率ハ使用船舶總噸數一噸航海里數一千海里ニ付速力一時間十二海里ヲ有スルモノニ對シ貳拾七錢速力一時間一海里ヲ増ス毎ニ其百分ノ十ヲ増シタルモノトス但シ第一條ノ航路ニ於テ支給スル航海補助金ノ總額ハ毎年一月ヨリ十二月ニ至ル一箇年間ノ航海ニ對シ左ノ金額ヲ超過セサルモノトス

六七號

E-0359

0480

大正七年五拾五萬八千百七拾六圓
大正八年五拾壹萬八千四百貳拾九圓
遠洋航路補助法施行細則第十五條ニ依ル代船ノ航海ニ對スル航海補助金ハ遞信大臣ニ於テ代船ノ使用ヲ命シ又ハ其使用ヲ認可スル際別ニ之ヲ定ム

第四條 航海日數ハ左ノ如シ

西廻

往航橫濱香港間

十五日以内

復航香港橫濱間

十六日以内

東廻

往航橫濱シヤトル間

十八日以内

復航シヤトル橫濱間

十八日以内

第五條 遠洋航路補助法施行細則第四十五條ニ掲クル本店並支店ノ事務員名簿ハ第一號書式ニ依リ、使用船舶ノ乗組員名簿ハ第二號

六七〇

書式ニ依リ之ヲ調製シ本命令書ノ下付ヲ受ケタルトキ及其後毎年三月、六月、九月並十二月ニ之ヲ差出スヘシ但シ既ニ差出シタル名簿ニ變更ナキトキハ其趣ヲ届出テ名簿ノ提出ヲ省略スルコトヲ得

名簿ニ氏名ヲ記載スヘキ事務員又ハ乗組員ニ異動ヲ生シタルトキハ其都度遞補ナク之ヲ届出ツヘシ

第六條 遠洋航路補助法施行細則第五十四條ニ掲クル收支計算書ハ

第三號書式ニ依リ之ヲ調製シ營業狀況報告書ニハ業務ノ實況ヲ詳記シ左ノ附書ヲ添附スヘシ

一 通常郵便物數及小包郵便物數仕出地向地別統計表

二 旅客各等級員數乘船地下船地別統計表

三 貨物噸數仕出地向地別統計表

四 重要貨物品名及各品噸數仕出地向地別統計表

五 航海修業生乗船員數、下船員數及營業期末現在員數統計表

六七〇

- 六 當該航路ニ於テ海運業ヲ營ム内外各線路ノ營業概況
- 第七條 其會社ハ各使用船舶ニ一名ノ醫員ヲ乘組マシムヘシ
- 第八條 遠洋航路補助法施行細則第五十六條第三項ニ依ル届出アリタル場合ニ逕信大臣ニ於テ補助航路ニ關スル義務ヲ履行スルニ不適當ナリト認ムルトキハ同則第六十條ノ處分ヲ爲スコトアルヘシ
- 第九條 違約金ハ左ノ規定ニ依リ之ヲ徵收ス
- 一 遠洋航路補助法施行細則別表ニ定ムル航海度數ヲ缺キタルトキハ一回ニ付參百圓以上參千圓以下
- 二 遠洋航路補助法施行細則別表ニ定ムル船舶ヲ使用セザルトキハ之ヲ使用スル迄ノ間一日ニ付參百圓以上參千圓以下
- 三 遠洋航路補助法施行細則第十三條又ハ第十四條ニ依リ使用船舶ノ修繕又ハ補充ヲ命セラレタル場合ニ於テ其命令期間内ニ修繕又ハ補充ヲ爲サザルトキハ延滞日數一日ニ付參百圓以上參千圓以下

- 四 第四條ニ定ムル航海日數ヲ遲延シタルトキハ遲延時間毎十二時間又ハ其未滿ニ付參百圓以上參千圓以下
- 五 前號ニ該當スル場合ノ外發着日時表ニ定ムル起點又ハ終點ニ於ケル發着日時ヲ繰上ケ若ハ遲延シ又ハ延着シタルトキハ繰上時間又ハ遲延時間毎十二時間又ハ其未滿ニ付貳百圓以上貳千圓以下
- 六 遠洋航路補助法施行細則別表ニ定ムル起點、終點又ハ寄港地ノ各地ニ寄港セザルトキハ一回ニ付百圓以上五百圓以下
- 七 遠洋航路補助法施行細則別表ニ定ムル起點、終點又ハ寄港地以外ノ場所ニ寄港シ又ハ受命線路ヲ離レテ航行シタルトキハ一回ニ付貳百圓以上千圓以下
- 八 郵便物並郵便用品ノ運送授受又ハ無線電信ノ設備ニ關スル命令ニ違背シタルトキハ一回ニ付百圓以上五百圓以下
- 九 遠洋航路補助法第五條第一項ニ違背シ又ハ同條第二項ニ依

ル命令ニ違背シタルトキハ一同ニ付参百圓以上参千圓以下
十 其他遠洋航路補助法、同施行細則及本命令書ニ定ムル義務
ニ違背シタルトキハ一同ニ付貳千圓以下
前項第一號乃至第七號ノ場合ニ該當スルモ逕信大臣ノ命令ニ因リ
タルトキ又ハ同大臣ノ認可若ハ追認ヲ受ケタルトキハ前項ノ規定
ニ拘ラス違約金ヲ徴收セス
第十條 其會社ニ於テ遠洋航路補助法第五條第一項ニ依リ逕信大臣
ノ認可ヲ受ケタル還賃額又ハ同條第二項ニ依リ同大臣ノ命令ニ基
キ定メタル還賃額ヲ超過シテ還賃ヲ收入シタルトキハ該超過額ヲ
還付スヘシ
第十一條 保證金ノ額ハ五萬六千圓トス

大正六年十二月二十八日

逕信大臣 男爵 田 健 治 郎

（五七號）

米航路「ビューゼットサウンド」線補助命令抜萃

期限 自大正七年一月一日 至大正八年十二月卅一日 貳ケ年間
使用船 總噸數五五〇〇屯以上九七〇〇屯以下速力十四海里以上十
六海里以下ノ汽船四隻

航海度數 毎二週一回 壹ケ年二十六航海（但シ大阪商船四隻郵船二
隻）

西廻 横濱―神戸―門司―上海―香港―上海―門司―神戸
―横濱

東廻 横濱―ヅキクトリヤ―シヤトル―タコマーシヤトル
―ヅキクトリヤ―横濱

西廻航海ヲナシ次ニ東廻航海ヲナシテ一航海トス

補助金支給 一航海ヲ終リタル毎

補助金率 總屯數壹屯航海運數千海運ニ付速力十二海運ノモノニ對シ

二十七錢速力一海運ヲ増ス毎ニ百分ノ十増

船齡五年ヲ超ユルトキハ一年毎ニ百分ノ五減

計算上一屯一海運未滿ノ端數ハ切捨

補助金額 大正七年份 五五八、一七六圓

ノ 八年份 五一八、四二九圓

保證金 六五、〇〇〇圓

大 阪 商 船 株 式 會 社

第十四

本邦備船料（大型船）

東洋汽船株式會社開

一九二八年十月十五日印刷海運興國史
七六三ページニ依ル

最高 最低

一九一八年

四七圓

三四圓〇〇

一九一九年

三〇圓

八圓〇〇

一九二〇年

一四圓

四圓五〇

六七〇

E-0359

0485

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

<http://www.jacar.go.jp>

12. That in the event of loss of time from deficiency of stores, fires, breakdown or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra coal consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the Hire.

13. That should the vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers, Steam, and Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

14. That should any dispute arise between the owners and the Charterers the matter in dispute shall be referred to three persons at Tokyo, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court.

15. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Ship for all moneys paid in advance and not earned, and any over-paid hire or excess deposit to be returned at once.

16. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and Crews proportion. General average, if any, to be according to York-Antwerp Rules, 1890.

If the Owners of the ship shall have exercised due diligence to make said ship in all respects seaworthy, and properly manned, equipped and supplied, it is hereby agreed that in case of danger, damage or disaster resulting from fault or negligence of the Pilot, Master or Crew, in the navigation or management of the ship, or from latent or other defects, or unseaworthiness of the ship, whether existing at the time of shipment or at the beginning of the voyage, but not discoverable by due diligence, the Consignees or Owners of the cargo shall not be exempted from liability for contribution in General Average, or for any special charges incurred, but with the shipowners, shall contribute in General Average, and shall pay such special charges, as if such danger, damage or disaster had not resulted from such fault, negligence, latent or other defect, or unseaworthiness.

17. Coals used by the steamer while off hire, also for cooking, condensing water for crew's use, or for grates and stoves to be agreed as to quantity, and the cost of replacing same, to be allowed by Owners.

18. Owners shall provide gear (for all derricks) capable of handling lifts up to 5 tons, and maintain the gear of the ship as fitted, also provide ropes, falls, slings and blocks; but gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide lanterns and oil for nightwork, and steamer to give use of electric light, when so fitted. The Charterers to have the use of any gear on board the steamer.

19. Steamer to work night and day, if required by Charterers, and all steam winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging; steamer to provide men to work same day and night, as required, Charterers agreeing to pay winchmen and deckhands for work done between 6 p.m. and 6 a.m. and on Sundays, at the rate of eighteen cents per hour for which operators and deckhands. If the rules of the port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore winchmen to be paid by Charterers.

20. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States of America approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels, etc.," and also subject to the rules governing the Steamship Trade of the New York Produce Exchange.

21. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Steamer of the Time Charterers. The Owners to remain responsible for the navigation of the steamer, Marine Insurance, Crew, and all matters, the same as when trading for their own account.

22. Penalty for non-performance of this contract, estimated amount of damages.

Executed in two copies.

Witness to the signature of

Agent for the United States Shipping Board by cable authority from the department of State, Washington, D. C. dated March 30th, 1918.

Witness to the signature of
Managing Director

Owner/a or Agent/s for Owner/s.

unsafe ports and routes as per attached memorandum as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages (not including any allowances) of the Captain, Officers, Engineers, Firemen and Crew, shall pay for the marine insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, and maintain her class and keep the steamer in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.

2. That the Charterers shall provide and pay for all Coals except as otherwise agreed, Fresh Water, Water for Boilers, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions, Consular Charges and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into a port for causes for which steamer is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners.

Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards but Owners to allow them the use of the dunnage and shifting boards already aboard Steamer. Charterers to have the privilege of using shifting boards for dunnage, they making good for any damage thereto.

3. That the Charterers shall accept and pay for all Coal in the Steamer's Bunkers and the Owners, on expiration of this Charter Party, pay for all Coal left in the Bunkers at the current market prices at the respective places where she is delivered to them.

4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel forty shillings six pence (40s 6d) per ton of dead weight per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month, hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at a port in Japan or Pacific Coast or Atlantic Coast of the United States of America, at the Owner's option.

5. Payment of said hire to be made in Tokyo, in Japanese currency (Exchange at selling rate of T.T. on London as quoted by the Yokohama Specie Bank -- on day of payment), monthly, in advance, and for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes due, if so required by the Owners.

Otherwise, failing the punctual and regular payment of the hire, or any breach of the Charter Party as herein specified, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers in pursuance of this charter. Delivery to count from 7 a.m. on the working day following that on which written notice has been given before 4 p.m. but if required by Charterers, loading to commence at once, such time used to count as hire.

6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that the Charterers or their Agents may direct, provided the Steamer can always safely lie afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size steamers to safely lie aground.

7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading and accommodations of the Ship (no more than she can reasonably stow and carry), shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provision, stores and ^{fuel} ~~fuel~~.

8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost dispatch, and shall render all customary assistance with Ship's crew and boats. The Captain, (although appointed by the Owners), shall be under the orders and direction of the Charterers as regards employment on agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign for Charterers, Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mates' or Tally Clerks' receipts. Owners to give Time Charterers the benefit of their Protection and Indemnity Club Insurance to the same extent that Owners themselves would have been protected, and in case of shortage or damage to cargo, Charterers to bear the franchise, according to the Club rules, which Owners would have otherwise borne.

9. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the steamer and see that voyages are prosecuted with the utmost despatch. He is to be furnished, free to charge, with first-class accommodations, and same fare as provided for Captain's table. Charterers to pay for victualling Pilots, Tally Clerks, Stevedore's Foremen, Customs Officers, etc., where such expense is incurred.

10. That the Master shall be furnished from time to time with all requisite instructions and sailing directions, and shall keep a full and correct Log of the Voyage or Voyages, which are to be patent to the Charterers or Agents, and to furnish the Charterers, their Agents or Supercargo, when required, a true daily copy of Logs, showing the course of steamer, distance run and the consumption of coal.

11. That the Master shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

COPY

THE CHARTER

GOVERNMENT FORM

APPROVED BY THE UNITED STATES SHIPPING BOARD.

This Charter Party made and concluded upon in the City of Tokyo, the twenty-sixth day of April 1918, in pursuance of the arrangements embodied in the memoranda exchanged by the American Embassy at Tokyo with the Imperial Japanese Department for Foreign Affairs, since February 12th last, relative to the charter of Japanese-owned steamers to the United States Shipping Board, between the Nippon Yusen Kaisha Owners, of the good Japanese Screw Steamship "Toga Maru" of 5,620.44 tons gross register, and 3,403.64 tons net register, having engines of 311.00 nominal horse power and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed 100 A1 at Lloyd's of about 345,500 cubic feet grain capacity and 7,680 tons dead weight capacity all told (cargo, bunkers, water and stores included) on Lloyd's Summer Freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about 1,245 tons of coal, now trading and the United States Shipping Board, Charterers;

Witnesseth, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said Steamship from the time of delivery, not earlier than the nineteenth June 1918 and not later than the nineteenth August 1918, for about six months if re-delivered in United States or seven and a half months if re-delivered in Japan, Steamer to be placed at the disposal of the Charterers at Tacoma or Seattle at the owners option in such dock or at such wharf or place (where she may always safely lie afloat, at all times of tides), as the Charterers may direct, and being on her delivery ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, steam winches, with capacity to run all the steam winches at one and the same time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage under Japanese Law) to be employed, in carrying merchandise, war supplies, including explosives, petroleum or its products, and passengers so far as accommodations will allow (but any expense necessary to fit the steamer to comply with United States Passengers Inspection Laws to be borne by Charterers) in such lawful trades, between a safe port and/or ports in United States of America, and/or ports in any part of the world, excluding Magellan Strait, River St. Lawrence (from October 1st to May 1st) White Sea, Black Sea and the Baltic out of season, Magdalena River, and all

E-0359

0488

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

<http://www.jacar.go.jp>



大阪商船株式會社

大阪商船株式會社

一九一七年ヨリ一九二〇年ニ至ル米國所得稅及
戰時利得稅ニ關スル經過大要

一、當社ノ納稅額ト米國中央稅務當局ノ査定
一九一七年(大正六年)ヨリ一九二〇年(大正九年)ニ至ル四ヶ年
間ニ於ケル當社ノ米國內所得ニ對スル税金ハ米國タコマ稅務署ト
協議ノ上總計米貨一、五〇六、二六八弗四七ヲ支拂ヒタリ然ルニ
一九二一年(大正十年)一月ニ至リ米國中央稅務局ハ右納稅額ヲ
以テ不當ナルモノト見做シ突如トシテ再調査ヲ開始シ其結果一九
二〇年度ヲ除キ三ヶ年間ノ稅額ヲ三、三七七、九五一弗一五ト査
定シテ差額一、九七一、六八二弗六八ヲ追徴スル旨通知シ來レリ

(六七頁)

大阪商船株式會社

各年度別支拂稅額及査定額左ノ如シ

年 度	支 拂	稅 額	査 定	稅 額	追 徴	金 額
一九一七	四二、三、二二八	一〇	七六、七、五〇一	一三	三四、四、二七三	〇三
一九一八	六六、〇、三七九	七九	一、四八、三、一一一	〇〇	八二、三、七三一	二一
一九一九	三二、二、六六〇	五八	一、二七、三、三九〇	二	八〇、四、六七八	四四
一九二〇	豫納 一〇〇、〇〇〇	〇〇	未 査 定			一
合 計	一、五〇六、二六八	四七三	三、三七七、九五一	一五	一、九七一、六八二	六八

斯ノ如キ稅額ノ相違ハ主トシテ稅法解釋上ニ
イ、總收入ハ荷客運賃以外ノ各種收入モ加算スベキヤ否ヤ
ロ、新造船々價特別償却金及戰時利得稅ヲ支出ト認ムベキヤ否ヤ
ニ就テ彼我ノ見解ヲ異ニセルニ因リタリ

(六七頁)

ニ、米國政府ノ査定ニ對スル抗議

茲ニ於テ當社ハ同年夏紐育ニ於ケル會計士事務所「ブライスウオ
ーターハウス」ヨリ會計士一名ヲ本社ニ招聘シ米國政府ニ對スル
抗議書並ニ訂正申告書ヲ作成セシメ一九二二年（大正十一年）一
月之ヲ提出セリ

訂正申告額ハ米貨十萬弗内外ノ追徴ヲ認メタルモ、米國政府ノ査
定著シク不當ナル點ヲ明確ニ指摘シ得タリ即チ左ノ如シ

年 度 既	納	額 訂 正 申 告	額 訂 正 額 二 對 ス ル 過 不 足
一九一七	四二、三、二八、一〇	五八、三、七四、〇二、五	一六〇、五一、二一、五
一九一八	六六、〇、三七、九七、九	九二、八、二四、一一、九	二六七、八六、一四、〇
一九一九	三二、二、六六、〇五、八	一一、七、二七、七四、四	二〇五、三、八二、八四
一九二〇	一〇〇、〇〇、〇〇、〇〇	缺 損	一〇〇、〇〇、〇〇、〇〇
合計	五〇六、二六、八四、七	六二九、二五九、一八	一二三、九九〇、七一

(七七)

三、米國大藏省決議令第三三八七號ト「キユナード」社ノ試訴

當時ニ於ケル米國稅法ハ米國內所得ヲ算出スルニ米國內收入ヲ基
礎トセル爲ニ外國汽船會社ハ何レモ過大ナル米國內所得ヲ計上セ
ザルヲ得ズ加フルニ前記總收入、新船特別償却等ノ問題未解決ノ
爲メ各社ハ米國政府ニ對シ抗議書或ハ税金拂戻請願書ヲ夫々提出
シテ稅額ノ遞減ニ努ムル所アリシガ一九二二年八月米國大藏省ガ
省令第三三八七號ヲ發布シテ米國內所得算出方法ヲ改正スルニ及
ビ之ガ適用ヲ過去ノ年度ニ迄遡及シ得ルヤ否ヤノ論議漸ク旺ント
ナリ遂ニ英國「キユナード」社ハ紐育法廷ニ政府ヲ相手取りテ先
ヅ之ガ試訴ヲ提起セリ

其後暫ク事件ノ開展ヲ見ザリシガ一九二七年（昭和二年）ニ至リ
米國大藏省當局ノ意向ハ著シク外國汽船側ニ進展シ「キユナード」社
主張ノ解釋ヲ認ムルト共ニ他外國汽船會社ノ税金問題モ此際新解
釋ニ基キ至急解決セント決意セルモノ、如ク當社ニ對シテモ改正
稅法ニヨル訂正申告書ノ作成提出ヲ要求シ來レリ

(七七)

大 阪 商 船 株 式 會 社

四米國會計士ノ再招聘

米國政府ハ本件ヲ圓滿且至急ニ解決セントシテ訂正申告書ノ作成ヲ
要望セルガ同時ニ申告書ノ數字ノ根據ニ付キ權威アル調査ヲ必要ト
シ

イ、同國官吏ヲ派遣スルカ
ロ、諸帳簿ヲ同國ニ送ラシムルカ
ハ、政府ノ公認會計士ヲ派遣スルカ

三者ノ内其一ヲ選擇スベキコトヲ提案シ來レリ依リテ當社ハ同一立
場ニ在ル郵船・東汽兩社ト協議ノ結果三社聯合ノ名義ヲ以テ紐育公
認會計士事務所「ブライスウオーターハウス」社員ヲ招聘シテ再調
査ヲナサシムルコトニ取極メタリ

米國會計士五名ハ同年八月來朝シ十二月迄五ヶ月間三社ノ帳簿記録
ニヨリテ資料ヲ調へ歸國後訂正申告書ヲ作成シ翌一九二八年（昭和

(六七號)

大 阪 商 船 株 式 會 社

三年）三月米國大藏省ニ之ヲ提出セリ

再訂正申告ト税額豫想

「ブライスウオーターハウス」ヲシテ調査申告セシメタル計算書ニ
ヨルトキハ一九一七年ヨリ一九二〇年ニ至ル米國所得税豫想額ハ合
計ニ二七〇六七六弗八〇ニシテ既納税金ヨリ二三五五九一弗六七ノ
返還ヲ受クルコトトナリタリ 各年度ノ内譯左ノ如シ

年 度	既 納 額	再 訂 正 申 告	過 不 足
一九一七	四二、三二八・一〇	四七、三三一・〇	四九、〇八二・〇
一九一八	六六、〇三七・九	七二、八三九・八	六八、〇一八・七
一九一九	三二、二六六・〇	六九、九六八・一	二五、二六九・二
一九二〇	一〇、〇〇〇・〇	損 失	一〇、〇〇〇・〇
合 計	五〇、六二六・八	一七二、七〇六・七	二二三、五五九・一

(六七號)

斯ク四ヶ年ヲ通シテ既納稅額ヨリ二十三萬余弗ノ減額ヲ表ハシタル
ハ主トシテ米國內所得ノ算出基礎ヲ同國內經費ニヨルト云フ第三三
八七號ノ改正ニ原因スルモノニシテ他ノ提供船貸上料及補助金・新
造船價特別償却金等ノ問題ハ當社ノ主張シ來リタル計算方法ヲ採用
セリ

六 一九一七年度ノ査定・抗議・解決

米國政府ハ一九二八年五月十八日附ヲ以テ再訂正申告ニ基キ一九一
七年度所得ヲ査定シ通告シ來レリ該査定書ニヨレバ追徵稅額八三三
七六弗八五ニシテ舊稅法ニヨル査定ヨリ著シク減額セルモ、猶ホ之ヲ各項
目毎ニ見レバ承服シ難キ點多クアリシヨリ當社ハ直チニ抗議書ヲ提出セリ
翌一九二九年（昭和四年）一月米國政府ヨリ妥協案ノ提示ヲ受ケ當
社モ之ニ同意シ米貨三六四一五弗五三ノ追徵金ト利息六七一六弗四
二ヲ支拂ヒ一九一七年度ノ稅金ハ全部解決ヲ告ゲタリ蓋シ一九一七
年度ハ未ダ新造船特別償却問題ナク事件ハ單純ナリシニ因ル

セ 一九一八年度以降ノ査定ト抗議

次デ米國政府ハ一九一八年度以降ノ分ニ對シ左ノ如ク査定セリ

年 度	査定書日附	査定サレタル所得	訂正申告ノ所得
一九一八	一九二九・一二・二七日	一六八、五五六弗	一〇七、四五八
一九一九	一九三〇・一・二〇	八七、四六〇三	三五〇、五八六
一九二〇	一九三〇・三・四	一〇七、八〇九	一〇一、六七八

之ニヨレバ當社ノ米國內所得ハ再訂正申告額ヨリモ百三十萬弗
ヲ増加シ從ツテ稅額ニ於テモ數十萬弗ノ増加ヲ免レズ而シテ右増
額ノ主タル原因ハ新造船々價特別償却ニ關スル當社ノ主張ヲ全然
排除セルニアリ即チ之ニ對スル米國政府ノ意見ハ

「アモーチゼーション」ニヨル控除額ハ休戰條約締結日タル

一九一八年十一月十一日迄ニ建造サレ且米國トノ交易ニ從事

セル船舶ニ限り適用ス

ロ、米國ト交易ニ從事セル船舶ノ「アモーチゼーション」ハ其船舶ノ定例減價償却金算出ニ準據シテ米國內控除額ヲ算出スベシ
 トノ解釋ヲ固持セルモノナリ此ニ於テ當社ハ
 イ、「アモーチゼーション」ニヨル控除額ハ米國ノ會社ニ許容セルト同様ニ休戰條約締結前ニ建造契約ヲ爲シタル船舶ニハ外國會社ノ船舶ト雖モ當然適用セラルベキモノナリ
 ロ、此種船舶モ亦米國交易及大戰遂行ニ多大ナル間接援助ヲナスベカリシモノナリ、
 ハ、「アモーチゼーション」ハ船舶ノ消耗、損傷等ニヨル普通ノ減價償却トハ全然性質ヲ異ニス從ツテ其控除額ハ本店經費ト同様ニ當社船舶總テガ公平ニ負擔サルベキモノナリ
 ト云フ理由ノ下ニ各年度毎ノ査定ニ對シ抗議ヲ提出セリ

ハ「ゼネラルカウンセル」ノ審議
 本件ハ「アモーチゼーション」ヲ中心トシテ其後屢論議ヲ重ネタルモ雙方妥協點ヲ發見セズ此間幾度カ事件ハ比較的有利ニ開展シツ、アリトノ官邊ノ口吻ヲ傳ヘラレシモ遂ニ實現スルニ至ラズシテ「ゼネラルカウンセル」ニ附議セラレタリ
 「ゼネラルカウンセル」ハ當社ノ主張ヲ理由無キモノトシテ一度ハ否決セル模様ナリシガ當社等ノ更ニ強硬ナル異議ノ申立ニヨリ事件ヲ特別委員會ノ審議ニ移セリ而シテ再ビ當社ノ主張ハ否認セラレタル如シ然共當社ハ猶其主張ノ正當ナルヲ確信シ米國政府ノ理解アル裁定ヲ期待シツ、今日ニ至レリ

九、米國政府ノ不當不信ナル査定
 然ルニ今回米國政府ハ僚社東洋汽船ニ對シ極メテ不利ナル認定ヲ下

シ且最モ不信ナル處置ニ出デタルコトハ洵ニ意外トスル所ニシテ斯
クテハ郵船並ニ當社ニ對シテモ同様苛酷ナル課税ヲ強ウルモノト豫
想セザルヲ得ザルナリ

最近「ブライスウオターハウス」ヨリ當社ニ寄セタル別紙書面（寫
ニヨレバ米國政府ハ當社ニ對シ一九一八年、一九一九年分追徴金約
六十萬弗ヲ課セントスルモノノ如ク之ニ一九二六年二月以降年六分
ノ利息ヲ加算スルトキハ百萬弗ヲ超ユルニ至ルベシ
斯ノ如キ莫大ナル税額ヲ計上セントスルニ到リタルハ米國政府ニ於
テ税法ノ解釋ニ全然從來ト異ナリタル態度ヲ執リタル爲ニシテ其重
要ナル三點ヲ擧グレバ左ノ如シ

イ、休戰條約以後就航セル船舶ノ特別償却ヲ否認ス

之ニ因ル税金ノ増加 二〇〇、〇〇〇弗

ロ、米國提供船ノ賃貸料ヲ運送契約ニヨル收入ト見做ス

之ニ因ル税金ノ増加 三〇〇、〇〇〇弗

（六七三）

ハ、政府補助金ヲ一般貨客運賃同様ニ見做ス

之ニ因ル税金ノ増加 六〇〇、〇〇〇弗

右ノ中米國提供船ハ日米兩國政府ノ要望ニヨリ作戦遂行ニ要スル器
材ヲ提供セルモノニシテ營利ノ目的ニ出デタルモノニ非ズ又政府補
助金ハ命令書ノ内容ニヨツテ見ルモ全ク國策上下附サル、モノニシ
テ普通ノ營業收入ト其性質ヲ異ニス而モ二者共ニ米國內源泉ヨリス
ル收入ニ非ザルコトハ明瞭ナル事實ニシテ米國稅務當局モ最初ヨリ
之ガ除算ニ關シ充分ナル理解ヲ有シタリシ爲メ「ブライスウオター
ーハウス」ヲシテ再訂正申告ヲ爲サシムル際モ此二點ニ就テハ何等
調査スル所ナク且一九一七年度決定ニ當リテモ米國政府ノ問題トナ
ラザリシモノナリ
然ルニ今同米國政府ハ突如トシテ其態度ヲ豹變シ不充分ナル資料ニ
據ツテ最モ不當ナル課税ヲ斷行セントス其不信ナル行動ニ至ツテハ
眞ニ諒解ニ苦ム所ナリ

（六七三）

一〇、課税決定ト其後ノ對策
當社ニ關スル本件ノ經過大要右ノ通ニシテ今日ノ情勢ヲ以テ推セ
バ米國政府ハ近ク不當課税ヲ強制シ來ルモノト觀測セラル、ガ斯
ノ如キハ因ヨリ當社ノ甘受シ能ハザル亦當然ノ所ニシテ殊ニ本件
ノ眼目タル前記米國政府ノ見解ニ就テハ左記要點ヲ特ニ重要視シ
且強調セントスルモノナリ

イ「アモーチゼーション」ニ就テ

休戰條約締結日以前既ニ契約済ノ新造船ニ全然控除ヲ認メザ
ルハ不合理極マルモノナリ大戰終熄ノ時期ヲ豫測シ得ザリシ
時ニアリテ船舶建造又ハ取得ノ契約ヲ結ビタルコトハ其動機
ニ於テ既ニ作戰遂行ヲ目的トセルヤ明カナリ且當時ニ於ケル
異常ナル高船價ハ之ガ償却ヲ將來ノ利益ニノミ期待スル能ハ
ザルハ事實經營上當然ニ過クルノ理ナリ此二點ヲ以テ特別償

却ハ認メラレ而モ其當時ノ利益ヨリ控除ハ許サルベキモノト
ス
右ノ如キ新造船特別償却ノ控除ニ關スル米國税法上ノ取扱ガ
内外差別待遇ナル點ハ國際條約ノ違反ニシテ且信義ノ破壞ナ
リ

ロ、提供船ニ就テ

米國ヘノ提供船ハ前述ノ如ク純然タル政治的問題トシテ之ヲ
課税ノ對象外ニ置クベキハ自明ノ理ニシテ當時ノ事情ヨリ觀
ルトキハ寧ロ當社ハ米國政府ノ要望ト我國策トニ殉ジ貴重ナ
ル財産ト人命トヲ犠牲ニ供シタルモノト謂フヲ得ベシ
尙ホ提供船契約ノ實情以外ニ其賃貸料ノ受授、運航ノ指令、
船舶ノ所在等ヨリ見テモ、米國內源泉ヨリノ收入ニ非ザルコ
トヲ立證シ得

ハ。補助金ニ就テ

帝國政府ノ補助金ガ營業收入ト異ナルヲ前記ノ如シ且之ガ

米國內源泉ヨリ生ズル所得ニ非ザルコトハ最モ明確ナリ

斯ノ如キ收入ニ對シテ米國稅則ハ之ヲ自國內所得ト解スベキ
何等ノ規程ナシ

當社ハ關係僚社ト協議ノ上各種ノ資料ヲ蒐メ對策ヲ練リ以テ米國政
府ノ不當課稅ニ備フルコトニ目下努メツ、アルモ此種國際的緊争間
題ハ事頗ル機微ニ屬シ之ヲ彼國法廷ニ争フモ多ク得ル所ナキノ結果
ヲ憂ウルモノニシテ此際帝國政府ノ積極的高援ヲ仰ギ最モ圓滿ナル
解決ニ達センコトヲ希求シテ歇マザルモノナリ

題案

大阪商船株式會社

通商局長

昭和九年五月廿三日

通商局長

外務省

通商局長 來 栖 三 郎 殿

一九一七年ヨリ一九二〇年ニ至ル米國
所得稅及戰時利得稅ニ關スル件

右件ニ關シテハ茲ニ遞信大臣宛日本郵船東洋汽船及弊社ノ三社連名
願書寫ヲ提出仕置候處該願書ニ附隨スベキ各社別本件經過報告書弊
社ニ關スル分別ニ遞信省へ提出仕候ニ就テハ其寫一部同封御届申上
候

以上

(六七號)

大阪商船株式會社
社長堀啓次郎代理
東京支店長 渥美育郎

公 信 案

外 務 省

五月二十三日附大阪商船來信附屬書

一九一七年ヨリ一九二〇年ニ至ル米國所得稅

及戰時利得稅ニ關スル經過大要

在米各社代理大使宛機号一〇八号

添付ス

E-0359

0497

北米合衆國戰時所得稅追徴ニ關スル六月
十二日附大阪商船紐育出張所發電

所得稅追徴通告來タ戰時中未就航ノ船アモチゼイション許サズ
備船料ト補助金總收入包含サル當方返還請求一部認メルガ結局
ニ於テ不足額一九一八年七四萬餘、一九年六萬餘合計八拾萬五
千餘弗、猶豫期間新規定ニヨリ九拾日ノ筈、通告書寫、本日送
リタ、ウオターハウスト相談對策後電。

[illegible]

(六七五)

大 阪 商 船 株 式 會 社

外務省
通商局長
來
栖
三
郎
殿

昭和九年六月廿八日

大阪商船株式會社
社長堀啓次郎代理
東京支店長 渥美玄

郎
義

國九年六月廿九日

米國所得稅ニ關スル件

曩ニ弊社ニ對シ決定通告ヲ受ケタル米國所得稅金追徵總額八〇萬
 五千餘弗ノ内譯ハ紐育支店ヘ電照ノ結果概算別記ノ通りナルコト
 判明仕候間不取敢御届申上候
 敬具

敬具

七

二通
2512
交付

大 阪 商 船 株 式 會 社

當社申告額ノ Rate ヨリ當然高率トナリタル次第ナリ

以 上

(六七頁)

大 阪 商 船 株 式 會 社

一九一九年度

大藏省改訂決議第三三八七號ニ依リ計
算シタル訂正

當社申告ニヨル税金概算

七〇、〇〇〇 弗

今回決定「アモイチゼーシ
ヨン」ニヨル増加額

約 一〇〇、〇〇〇

今回決定備船料ニヨル増加額

約 五〇、〇〇〇

今回決定補助金ニヨル増加

二〇、〇〇〇

今回決定税率ノ差違ニヨル増加

一四〇、〇〇〇

合 計 (決定額)

三八六、〇〇〇 弗

既 納 額

三二、〇〇〇

差引追徴額

六三、〇〇〇

右ノ内税率相違ニヨル増加ハ「アモイチゼーシヨン」其他ノ點デ利
益金ヲ大キク見積ラレタル爲メ累進率又ハ超過利得率等ノ關係ニテ

(六七頁)

E-0359

0500

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

<http://www.jacar.go.jp>

大 阪 商 船 株 式 會 社

昭和九年六月廿八日

大阪商船株式會社
社長 堀江次郎代理
東京支店長 瀝美育郎

外務省
通商局長 來 栖 三 郎 殿

米國所得稅ニ關スル件

曩ニ弊社ニ對シ決定通告ヲ受ケタル米國所得稅金追徵總額八〇萬
五千餘弗ノ内譯ハ紐育支店ヘ電照ノ結果概算別記ノ通りナルコト
判明仕候間不取敢御届申上候
敬 具

(六七號)

大 阪 商 船 株 式 會 社

一九一八年度

記

大藏省改訂決議第三三八七號ニ依リ計
算シタル訂正

當社申告ニヨル稅金概算 七二八〇〇〇弗

今回決定ニヨル「アモイチゼ
」シヨン」ニヨル増加 三六〇〇〇〇

今回決定ニヨル備船料ニヨル
増加 二六〇〇〇〇

今回決定ニヨル補助金ノ増
加 四〇〇〇〇

利得稅率ノ差ニヨル増
加 一〇〇〇〇

合 計 (決定額) 一、四〇〇、〇〇〇弗

既 納 額 六六〇、〇〇〇

差引追徵額 七四〇、〇〇〇

(六七號)

大 阪 商 船 株 式 會 社

當社申告額ノ Rate ヨリ當然高率トナリタル次第ナリ

以 上

(六七四)

大 阪 商 船 株 式 會 社

一九一九年度

大藏省改訂決議第三三八七號ニ依リ計
算シタル訂正

當社申告ニヨル税金概算 七〇、〇〇〇 弗

今回決定「アモイチゼー」シ 約 一〇、〇〇〇

「ヨン」ニヨル増加約 五〇、〇〇〇

今回決定備給料ニヨル増加約 二〇、〇〇〇

今回決定補助金ニヨル増加 一四、〇〇〇

今回決定税率ノ差違ニヨル増加 三八六、〇〇〇 弗

合計（決定額） 三二三、〇〇〇

既納額 六三、〇〇〇

右ノ内税率相違ニヨル増加ハ「アモイチゼー」シ「ヨン」其他ノ點デ利益金ヲ大キク見積ラレタル爲メ累進率又ハ超過利得率等ノ關係ニテ

(六七四)

外務省
通商局長 殿

昭和九年七月二日
通商局長 課長

大阪商船株式會社
東京支店長 渥美育郎

米國所得稅ニ關スル件

茲ニ御下問相受候米國政府對歐洲各汽船會社ノ税金問題ニ就テハ紐育出張所ヘ照電致候處左記ノ通り返電有之候

六月五日 着電

キユーナード外ウオーターハウス關係ノ外國諸會社十八年、十九年、二十年ノ税金問題ハ大体日本船同様ノ取扱デ裁定解決済ミタガソレ等ニハ提供船ト補助金ノ收入ナク、アモチゼイシンニ依ル減額要求セズ船船運航收入モ十八年皆無、十九年モ大部分無イ追徴又ハ拂戻シト其金額ハウオーターハウス洩セヌト云フ我社抗

(六七四)

辯ノ爲メ税金専門辯護士 Cravath DeGardorf 使フコトニシタ
尚ホ御下問ノ Price water House 會計士招聘ニ至ル迄ノ経緯ニ就テハ
簡單乍ラ左記御回答申上候

記

米國政府ニ對シ所得稅返戻請求ヲ提出中ナリシ一九一七年ヨリ一九二〇年ニ至ル課稅査定ニ關シ昭和二年七月十六日當社シヤトル支店ヨリ突然左ノ電信ヲ受ケタリ

Income Taxes year 1917 20 inclusive government ordered close case on the basis of Treasury decision 5387 / Case of Japanese Companies Treasury Department agree accept paper worked out and certified by Price water house, correctly showing operations disclosed by books / Otherwise government insist bringing books to the U.S. or government accountant to Japan / Consider it advisable send to Japan 3 or 4 Price water house men obtain information joint account N.Y.K. T.K.K. ourselves apportioning cost fair basis Telegraph decision.

(六七四)

大 阪 商 船 株 式 會 社

依テ當社ハ直チニ郵船本社ト打合セタルトコロ郵船ニモ同様ノ電報
來リタルガ電文中
一、果シテ何ノ程度迄米國政府ハ本件解決ヲ強制シ來タリタルカ
二、Anchor Line 其他外國汽船會社ノ之ニ對スル態度如何
三、Price Water House 派遣員ガ果シテ故障ナク帳簿検査ヲ完了シ
得ベキヤ
四、寧ロ仲裁裁判ニヨリ解決シテハ如何
等ノ疑問アリ郵船本社ヨリシヤトル支店ニ電照シタル結果矢張り
Price Water House 社員招聘ノ上再調査ヲナスヲ有利トセリ、東汽ハ
既ニ紐育ト打合セ會計士招聘ヲ決定シ居リ、ココニ三社ハ共同ニテ
會計士ヲ招致スルコトトセリ然シ同時ニ遞信省、大藏省、外務省ニ
モ夫々了解ヲ求メタリ
其後當社ガシヤトル支店ヨリ受取リタル書狀中ニハ
「米國政府ハ目下懸案中ノ各外國會社ノ税金問題ノ解決ヲ取り急

全七號

大 阪 商 船 株 式 會 社

千居リ — Treasury decision 5387 ニ基ク申告書ノ調査ノ爲メ
相當ノ官吏ヲ派遣スルカ、或ハ帳簿ヲ米國ニ取り寄セルカノ二
者孰レカヲ必要トスル次第ナルガ便法トシテ Price Water House
ガ調査シ證明セル報告書ハ之ヲ認ムルニ同意アリタリ云々」
ト報シ來タレリ米國政府ノ意向ハ當社支店ノ直接受取リタルモノニ
アラズシテ Price Water House ヨリ傳ヘラレシモノノ如シ
當時 Price Water House ハ米國大藏省ニ或程度ノ了解ヲ得居リタルコ
トハ疑ナク補助金及提供船收支ノ如キモ課税外トシテ詳細ナル調査
ヲナサマリシ點モ只彼等ガ一存ニ取扱ヒタルモノトハ考ヘラレズ、
必ズ大藏當局トノ間ニ了解アリシモノト信ゼラル其證據トシテ一九
一九年度ノ査定アリタル昭和四年四月迄ハ之等ノ收入ニハ全然言及
セザリシモノナリ
本件頭初ノ事情ハ當社ヨリモ郵船東汽兩社ニ詳細ナル記録アリト考
ヘラル、當社トシテハ寧ロ右兩社ニ追隨セルモノニシテ上記述セ

全七號

大 阪 商 船 株 式 會 社

ル以外ニハ其邊ノ確證トナルベキモノナシ

以
上

(六七頁)

E-0359

0505

Mr. Teijiro Toda

- 5 -

April 2, 1934.

In the notice to Toyo Kisen Kaisha the Treasury included subsidies as income from United States service and we ~~accept~~ that in the notice being prepared for your company the subsidies relating to the Puget Sound line will be treated similarly. The amount of tax involved on this point is perhaps \$40,000.00 in 1918, \$20,000.00 in 1919, and a small amount in 1920.

- - - - -

In the foregoing comments we have mentioned certain amounts as representing United States taxes involved on these questions, but it should be understood that no precise computations are possible. The law provides that the rate of tax in the case of a foreign corporation shall be the average rate of representative domestic corporations similarly circumstanced with respect to gross income, net income, profit per unit of business and capital employed. The Treasury does not disclose the names of the domestic corporations with which comparison is made or the method of selecting such corporations. Until the amount of net income of the foreign corporation is determined, the Treasury does not select the comparatives and we have at present no information as to the rates of tax which may be applied in your case. The amounts of tax mentioned in this letter are based upon estimates of the rates which we think may be applied. The sum of these amounts is \$560,000.00. If charter hire and subsidies were held not taxable and amortization were allowed on the basis of the Ballantine conference, there would probably be a net additional tax of say \$40,000.00, and so for present purposes it may be considered that the notice of deficiency to be issued by the Treasury to your company will show a net additional tax of \$600,000.00. The exact amount will be known upon receipt of the notice in a few weeks.

These figures are so largely matters of estimate that we hesitate to have you attach significance to them as such and we mention them only to give you some idea of the exceedingly serious difference in the taxes of your company.

In these circumstances we hesitate to proceed without placing the facts before you and receiving your instructions. Even after a "notice of deficiency" is issued, it is possible to continue negotiations with the view of reaching a settlement without trial. Such a compromise settlement, however, usually involves concessions by the taxpayer as well as by the Government, but in your case the amounts of tax involved and the merit of your contentions on the three points are such that without specific instructions from you we cannot make a substantial concession to effect such a settlement. The further procedure provided by law is to prosecute an appeal before the Board of Tax Appeals or to pay the tax and file suit in court for refund. In either event it will probably be some years before a decision can be

Mr. Teijiro Toda

- 6 -

April 2, 1934.

obtained and the cost of prosecuting your appeal would probably amount to a considerable sum of money. Further, as you probably know, in the event of an unfavorable decision interest at the rate of six per cent per annum on the amount of additional taxes finally found to be due would be charged to you from February 26, 1926 to the date of payment. In this connection there is, of course, open for consideration the question of exchange which may or may not be more favorable, say two year hence, than at the present time.

In preparing a petition to the Board of Tax Appeals, claims would be made on your behalf for all items which would be advantageous to you and the Board would make a redetermination of your tax according to its decision on the issues and the facts presented. The possibilities of wholly offsetting the anticipated additional assessments will depend on a favorable decision with regard to each of the three major questions referred to above.

The rules of the Board are quite technical and there will be great difficulty in presenting the necessary evidence according to the rules. The presentation of your case to the Board of Tax Appeals should be entrusted to attorneys qualified by experience in such matters. As you doubtless know, we, as accountants, do not undertake to present our clients' tax cases to the Board, nor may we represent our clients before the courts. In the event that you decide to appeal from the anticipated unfavorable decision of the Treasury as previously outlined, we shall be glad to render every possible assistance in preparing the appeal and the evidence for your attorneys. In the meantime we shall be glad to cooperate with you in securing attorneys, competent, in tax experience, to prosecute your appeal to the best advantage and we shall be glad to discuss the subject with you at any time convenient.

We enclose a memorandum and a supplemental memorandum outlining the additional information which we think necessary to obtain from your head office at the earliest possible moment.

Very truly yours,

(Signed)

Enclosures -

E-0359

0506

国立公文書館 アジア歴史資料センター

Japan Center for Asian Historical Records

<http://www.jacar.go.jp>

Mr. Teijiro Toda

- 4 -

April 2, 1931.

part of such charter hire is taxable. The General Counsel's representative in the Treasury has stated to us orally that his decision rests upon an interpretation of the charter parties, the essence of which is that they constitute contracts of affreightment rather than contracts of rental. He argues that if they are contracts of affreightment, the income is no difference than the income from ordinary freight revenue from direct operation of the ships in United States trade.

If the charter hire received is in any part taxable, a deduction should be allowed for a part of the expenses for salaries and allowances of seamen, etc., incurred during the charter periods. Such a deduction would be computed on the ratio of days in United States ports to the total days during the charter periods. These amounts also enter into the apportionment of gross income between sources within the United States and sources without the United States. The information for such a computation with respect to ships chartered to the Shipping Board was not obtained by our representatives in 1927 as it was not pertinent to what we believed to be a correct interpretation of the law. The computation on which the treasury is now engaged will show a greater amount of tax by reason of the absence of such information. We believe it desirable to obtain the information for the purpose of preparing a petition to the United States Board of Tax Appeals, although it is understood, of course, that if the question of charter hire is ultimately determined in your favor, the question of expenses is immaterial.

The amount of United States income tax involved in the question of charter hire is approximately \$300,000.00, being approximately \$250,000.00 in 1918 and \$50,000.00 in 1919.

Subsidies:

The question whether subsidies received from the Japanese Government constitute income in part from sources within the United States has been brought up by the Treasury from time to time, but until these cases reached the General Counsel's office there was expectation that a settlement would be reached without including subsidies as income. The General Counsel's office took the view that the subsidies constituted income from the operation of ships just the same as freight and passenger revenue. They assert that the subsidies were not received for or on account of the construction of ships, and therefore did not constitute a contribution to the capital of the companies. We have filed briefs stating the grounds on which it is contended that the subsidies do not represent income in any part from sources within the United States.