

川工場に於ける使用人員数は合計百五十五人にして、其の内譯を示せば左の如し、

區別	人員
造船部職工	六七人
造船部職工	六二
人夫	七
従業員	一九
合計	一五五

六、建造船舶及其の他主なる製作品

昭和二年六月迄に建造したる最大船舶は大正六年十月進水、總噸數千九百二十一噸の鋼製汽船第二朝香丸なりとす。其の汽機は三聯成・實馬力約千馬力のもの一箇、又汽機は筒形徑十二呎四吋・長十呎八吋八分の五・汽壓制限百九十封度のもの二箇、總て同造船所に於て製造したるものなり。

右の外主なる製作品としては各種鋼船、木船、海・陸用の汽機・汽罐、鐵桁、鐵塔等一般鐵工々事なりとす。

船名	總噸數	進水年月	註文主	船名	總噸數	進水年月	註文主
第二朝香丸	一、九二一	大正六年六月	日下部久太郎	櫻島丸	一、二〇四	大正七年八月	原田造船
第三萬盛丸	一、一四六	七・三	日下部汽船	第七原田丸	一、二七〇	八・五	原田造船

第三項 大原造船鐵工所

一、沿革

大原造船鐵工所は明治十七年三月個人經營として大阪市西區本田三番町に鐵工業を開始し、専ら水・陸鐵工々事に従事したるが、明治四十五年三月に至り木津川の左岸大阪市外西成郡津守村（現大阪市浪速區西濱北通り）に造船工場を新設し、爾來船舶の造修に従事せり。

二、工場敷地及び建物

造船工場のみにつき其の敷地及び建物の大要を記すれば左の如し、工場敷地は千三百七十二坪にして、工場建物は合計三百七十六坪なり。其の内譯を示せば左の如し、

區別	坪
製罐工場	九七
仕上機械工場	七三
鐵船工場	六〇
鍛冶工場	二〇
木工々場及び現圖場	五五
空氣壓搾機及び動力室	一五
其他	五六
合計	三七六

三、船臺及び船渠

造船臺一箇及び船渠一箇を有す。其の主要項目左の如し、

船臺	呎
滿潮時に於ける陸上の長	二〇〇
滿潮時に於ける水中の長	二二〇
幅	三〇
建造し得べき最大船舶總噸數	一、二〇〇噸
船渠	呎
盤木上面の長	一九〇
渠口の幅	三三二



満潮時に於ける盤木上の深 一二・五呎  
 干潮時に於ける盤木上の深 八・五呎  
 構造の種類 木造  
 入渠し得べき最大船舶噸數 八五〇噸

四、使用人員

昭和二年六月現在使用人員合計百十人にして、其の内譯左の如し、

造船部職工	人員	五八
造機部職工	人員	三八
人夫		七
従業員		七
合計		一一〇

五、建造船舶其の他主なる製作品

今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正七年十一月進水、總噸數千五十一噸・重量噸約千六百五十噸の鋼製汽船運天丸なりとす。同船の汽機は三聯成一箇、汽罐は筒形にして徑九呎六吋・長十呎六吋・汽壓制限百八十封度のもの二箇、何れも同造船鐵工所本田工場に於て製造したるものなり。

右の外主なる製作品としては各種鋼船及び木船並に海・陸用汽機・汽罐各種機械等よりとす。

第四項 相澤造船株式會社

一、沿革

相澤造船所は明治四十四年七月相澤岩吉の個人經營として安治川左岸大阪市西區石田町（現大阪市港區石田町）に之を創設し、爾來鋼船及び其の機關の製造並に一般鐵工業を營み、夙に海軍指定工場として艦船其の他の工事の指定を受け、又各種商船・トロール汽船其の他合計約

五十五隻・四萬五千噸の船舶を建造せり。

大正十二年四月組織を改めて相澤造船株式會社とす。

二、資本金

資本金は大正七年頃には三十五萬圓なりしも、大正十二年四月株式組織に改めたる際百萬圓に増資し全額拂込済なり。

三、工場敷地及び建物

工場敷地は約六千五百坪にして、昭和二年六月現在の工場建坪は合計千三百八十坪なり。其の内譯左の如し、

機械工場	建坪	一九九
鐵船工場		二四五
鑄造工場		一四五
模型工場		七七
製罐工場		一二七
鍊鐵工場		一四四
現圖場		九九
銅工場		五二
木工場		六七
鐵船火造工場		一一一
眞鍮鑄物工場		二五
事務所及び倉庫		八九
合計		一、三八〇

四、船臺及び船渠

船渠又は船架の設備なし。造船臺は三箇にして、其の主要項目左の如し、



船

第一號

第二號

第三號

滿潮時に於ける陸上の長

二七五呎

二七五呎

二三〇呎

滿潮時に於ける水中の長

五〇

五〇

四〇

建造し得べき最大船噸數

二、〇〇〇噸

二、〇〇〇噸

一、〇〇〇噸

五、使用人員

昭和二年六月現在使用人員は合計八十四人にして、其の内譯は左の如し、

區別	人員
造船部職工	四五
造船部職工	四五
造機部職工	二五
人夫	二
従業員	一一
合計	八四

工場設備に比較し使用人員少きは事業不振の状態にあるを以てなり。世界大戰中繁忙を極めたる大正七年十月現在にては使用人員合計八百七十四人を算したり。

六、建造船舶其他主なる製作品

今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正十三年九月進水、總噸數千三百九十三噸・載貨重量約二千百噸の鋼製汽船喜久丸なりとす。其の汽機は三聯成一箇、汽罐は箱形にして徑九呎五吋八分の五・長十呎二吋四分の三・汽壓制限百八十封度のもの二箇、總て同造船所に於て製造したるものなり。

右の外主なる製作品としては、各種商船、浚渫船、漁船、ボンプ船、海・陸用の汽機・汽罐、起重機、ボンプ、工作機械、建築、鐵骨、橋渠、油槽其他一切の鐵工々事なりとす。

建造船舶

船名	總噸數	進水年月	注文主	船名	總噸數	進水年月	注文主	船名	總噸數	進水年月	注文主	船名	總噸數	進水年月	注文主
研究丸	一、二五〇	大正六年三月	中村精七郎	相澤丸	一、二二〇	大正七年三月	仕入	相澤丸	一、二三八	大正八年八月	相澤造船	相澤丸	一、二三八	大正八年八月	相澤造船
永安丸	一、二〇五	〃	岩田可盛	相澤丸	一、二二八	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七八	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七八	〃	相澤造船
大通丸	一、二〇五	〃	内田汽船	相澤丸	一、二四三	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七〇	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七〇	〃	相澤造船
東峰丸	一、二一八	〃	日本鋼管	相澤丸	一、二四三	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七〇	〃	相澤造船	相澤丸	一、二七〇	〃	相澤造船

第五項 名村造船鐵工所

一、沿革

同造船鐵工所は名村源之助の個人經營にして、明治四十五年三月の創業に係る。大阪市西區灘波島町（現大阪市港區灘波島）に在り、専ら總噸數千噸以下の鋼船の建造に従事し、併せて海・陸用諸機械、鐵塔、橋桁等の製造其他一般鐵工々事に従事す。

二、工場敷地及び建物  
工場敷地は約八百四坪にして、工場建物は昭和二年六月現在にて合計百七十坪なり。其の内譯左の如し、

區別	坪
第一工場	一八
第二工場	一一
機關工場	四八
現圖工場	四六
製材工場及び木工場	二九
ボンプ室・事務室・物置等	一七
合計	一七〇

三、船臺及び船渠

第二章 造船業



造船臺として特に設備したるものなく、必要に應じ盤木を並べて之を造船臺に充つ、船渠又は船架の設けなし。

四、使用人員  
使用人員は昭和二年六月現在にて合計三十一人なり、其の内譯左の如し、

造船部職工	二二
人夫	三
従業員	六
合計	三一

五、建造船舶其の他なる製作品

同造船所は總噸數千噸未滿の鋼製汽船を相當多數建造し來れるが、今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正九年二月進水、總噸數九百七十一噸の鋼製汽船代志丸なりとす。同船の汽機は三聯成一箇にして名村造船鐵工所に於て製造したるものなり。又汽罐は箆形にして徑九呎六吋・長十呎七吋四分の三・汽壓制限百八十封度、大阪市高瀬鐵工所製造のものなり。右の外汽船代志丸と略々同大の船舶約十隻を建造し、其の他渡洋船・浮標・鐵工建築・水力電氣鐵管・橋桁・鐵塔・浮棧橋等各種鐵工々事に關するものなりとす。

第六項 村尾船渠合資會社

一、沿革

同社は世界大戰中造船界股賑を極めたる際新設せられたるもの、一にして大正七年の創立にかゝり、初め合資會社村尾造船所と稱し、木津川左岸大阪市外東成郡敷津村（現大阪市住吉區北加賀屋町）に船渠及び附屬工場を設く。後大正十四年七月村尾船渠合資會社を設立し、合資會社村尾造船所より其の營業及び工場設備一切を繼承す。

尙ほ同社は木津川左岸工場附近に分工場を有す。

二、資本金

資本金は二十萬圓にして全額拂込済なり。

三、工場敷地及び建物

工場敷地は本工場六千六百八十三坪・分工場四千七百二十七坪・合計一萬千四百十坪にして、工場建物は昭和二年六月現在にて合計千六百四十二坪なり。其の内譯左の如し、

本工場	建坪
事務所	二四
製材所	四〇
醫務室	二
技師控室	二二
請願巡查派出所	六
門衛室	五
倉庫	七二
道具庫	一六
現圖型取場	二八
鍛冶工場並に製鐵工場	一〇四
元機械工場	一一二
機械組立室	一六
空氣壓搾機室	二〇
銅工場	一九
塗料室	六
木材庫	一八



職工食堂	二三坪
船具室及び道具庫・現圖場並に木工場	八四
木型工場	二四
鑄物工場	一〇〇
同右附屬原動機室	一五
機械工場	二九七
同右附屬鍛冶工場	二四
變電所	九
船員室及び賄室	四七
浴場	四
便所三箇所各二坪計	六
小計	一、二二五
分工場	
事務所及び倉庫	一一〇
倉庫二棟	二四七
變電所	五六
船員室・食堂・浴室及び便所	七一
油庫	三
ポンプ室	二〇
小計	五一七
合計	一、六四二

造船臺の設備なし、乾船渠は二箇を有す。第一號船渠は木工場・第二號船渠は分工場に在り。其の主要項目左の如し、

船渠	第一號	第二號
舷木上面の長	三三〇呎	三三〇呎
渠口の幅	四五	四五・五
満潮時に於ける舷木上の深	一五	一四
干潮時に於ける舷木上の深	一〇	九
構造の種類	石及びコンクリート造	木造
入渠し得べき最大船舶噸數	三、〇〇〇噸	三、〇〇〇噸

五、使用人員  
昭和二年六月現在三百八十人なり、其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	一六四
造機部職工	一一八
人夫	六一
従業員	三七
合計	三八〇

第七項 木津川船渠株式會社

一、沿革

同船渠會社は世界大戰の直後に於て本邦造船界未だ隆盛の状態を持續し居たる大正八年二月に創立せられたるものにして、營業の主要目的は乾船渠による船舶修繕なりとす。即ち木津川の左岸大阪市南區西濱北通（現大阪市浪速區大津川町）に地を卜して船渠の開設に着手し、大正八年八月先づ第一號船渠を完成して一部營業を開始し、續いて同年末に第二號船渠を完成して諸般の設備を整へたり。其の後時代の要求に應ずる爲め大正十五年秋より工場増築に取りかかり、昭和二年五月其の完成を見るに至れり。



二、資本金

資本金は百萬圓にして四十萬圓拂込済なり。

三、工場敷地及び建物

工場敷地は約千四百七十坪にして、工場建物は昭和二年六月現在にて合計三百五十一坪なり。其の内譯左の如し、

區別	坪
鍛冶工場	三三二
鐵船工場	一六
製材及び木工場	二四
材料倉庫	六〇
船員宿舍	三〇
ボンブ空	六
仕上機械工場	六六
空氣壓搾機室	三
事務所	二四
職工控室	五〇
職員及び上級船員宿舍	二〇
其他附屬建物	二〇
合計	三五一

四、船臺及び船渠

造船臺は特設のものなきも必要に應じ盤木を竝べ總噸數約千噸迄の鋼船を建造し得べし。船渠二箇を有し其の主要項目左の如し、

船渠	第一號	第二號
----	-----	-----

盤木上面の長	二七五呎	一七〇呎
渠口の幅	四三	三〇
滿潮時に於ける盤木上の深	一四	一二
干潮時に於ける盤木上の深	九・五	七・五
構造の種類	木及び石造	コンクリート造
入渠し得べき最大船總噸數	一、六〇〇噸	五〇〇噸

五、使用人員

昭和二年六月現在使用人員合計七十五人なり其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	二八
造機部職工	二四
人夫	九
従業員	一四
合計	七五

六、建造船舶其他主なる製作品

同工場は主として船舶の修繕を業とするものなるを以て、未だ船舶又は機關の製造につき特筆すべき事項なきも、鋼船、海・陸用の汽機・汽罐、橋桁、鐵塔、其他一般鐵工々作物等は其の主なる製作品なりとす。

船名	總噸數	進水年月	註文主	船名	總噸數	進水年月	註文主
金剛丸	一、一六六噸	大正六―一二月	鳥谷汽船	大壽丸	一、二七九噸	大正七―五月	大家善六
				三田丸	一、八二九噸	大正八―四月	三田汽船

第八項 株式會社吉備造船所



一、沿革

同造船所は大正六年七月豊崎汽船株式會社系の創立に係り、資本金三十萬圓の株式組織として株式會社吉備造船所と命名す。大正七年に資本金を百萬圓に増加し、内二十五萬圓拂込濟と爲せり。同造船所は當時簇出したる多數の他の造船所と同様に船體工事のみを爲し、造機設備を有せざるものなり。敷地は尻無川下流右岸大阪市西區福崎町にして、當時埋立工事中の福崎土地株式會社の土地を借受けたるものなり。大正七年乃至大正八年の間に總噸數千噸餘の鋼船六隻を建造したるが世界大戰終息の後間もなく大正八年七月造船所を解散して豊崎汽船株式會社に合併せり。

二、工場敷地及び建物

工場敷地は約三千五百坪にして工場建物は合計七百七十五坪なり。其の内譯左の如し、

區別	坪
事務所	一六
現圖場及び木工場	一四四
倉庫	三六
鍊鐵工場	五六
造船仕上工場	六五
刻込現圖場	五五
挽鐵盤	一六
造船工場上屋	三〇〇
朝鮮人住屋	一六
守衛室・醫務室・倉庫等	七一
合計	七七五

造船臺は二箇を有す、全く同大のものにして其の主要項目左の如し、

三、船臺

滿潮時に於ける陸上の長  
建造し得べき最大船總噸數

一四〇呎  
一、四〇〇噸

四、使用人員

使用人員は合計四百十九人にして其の内譯左の如し、

區別	人員
造船鐵工	二〇〇
造船木工	一六
木工	三一
人夫(主に朝鮮人)	一五〇
從業員	二二
合計	四一九

五、建造船舶

大正六年中頃より大正八年中頃に至る約二箇年間に總噸數千二百餘噸の汽船六隻を建造せり。是等船舶の汽機・汽罐は他の工場に注文して製造し又は中古汽罐を購入して据付たり。

同造船所に於て建造したる船舶中最大のものは大正七年十一月進水、總噸數千三百五十一噸の汽船第十一吉備丸にして、其の汽機は大坂橋本鐵工所に注文し、又汽罐は古賀榮吉に注文して製造したるものなり。

船名	總噸數	進水年月	注文主	船名	總噸數	進水年月	注文主
吉備丸七	一、三二九	大正六年三月	豊崎谷四郎	吉備丸九	一、三二九	大正七年五月	入
吉備丸八	一、三一九	大正七年三月	入	吉備丸十	一、三五五	大正七年二月	入
吉備丸九	一、三一九	大正七年三月	入	吉備丸十一	一、三五五	大正七年二月	入

第九項 橋本汽船株式會社 荊藻島造船所



一、沿革

大正六年七月橋本喜造の個人經營として神戸市兵庫荻藻島に一造船所を新設し、大正七年十月之を株式組織に變更せり。世界大戦中一時活躍を示したるも、戦後の不況に際し遂に之を閉鎖す。

二、資本金

資本金は橋本汽船株式会社と共通して千五百萬圓・内拂込濟三百七十五萬圓なり。

三、工場敷地及び建物

工場敷地は約千二百坪にして工場建坪は合計七百九十四坪なり。其の内譯左の如し、

倉庫	建坪	一三三
現場監督投師室	庫	一〇
現場		一〇三
木工場		六五
第一原動機室		二二
第二原動機室		五二
機械工場		九六
鑄物工場		四五
木型工場		二五
銅工場		四一
鍊鐵工場		二四
製罐工場		二五
製板工場		五一
捻織工場		三八

道具工場 一五  
 守衛室 二  
 事務室等 四八

合計 七九四

四、船臺及び船架

船架は大正七年十一月頃總噸數千噸級用のもの設備中なりしも、完成せざりしもの、如し。造船臺は二箇を有す、其の主要項目左の如し、

船臺	第一號	第二號
滿潮時に於ける陸上の長	二五〇呎	三〇〇呎
幅	三〇	三五
建造し得べき最大船總噸數	一、〇〇〇噸	二、五〇〇噸

五、使用人員

大正七年十一月末現在に於ける使用人員は合計三百二人にして其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	一〇四
造機部職工	一二六
人夫	四七
従業員	二五
合計	三〇二

六、建造船舶其の他主なる製作品

建造したる船舶中最大のものは大正八年六月に進水せる總噸數二千三十噸の鋼製汽船鐵山丸にして、其の汽機（三聯成一筒）は株式會社神戸製鋼所のものなるも、汽罐は荻藻島造船所製造のものにして筋形徑十二呎六吋・長十呎・氣壓制限百八十封度のものなり。



其の他鋼船及び木船並に船用汽機・汽鐘等を製造したり。

建造船

船名	總噸數	進水年月	註文主	船名	總噸數	進水年月	註文主
鋼山丸	一、六八五	大正七年七月	橋本汽船	鐵山丸	二、〇三〇	大正八年八月	橋本汽船

### 第十九節 伊勢大湊地方の船舶造修所

伊勢大湊地方は夙に造船業發達し、既に鎌倉時代に軍艦を造りたる記録あり。爾來引續き本邦有数の木船建造地にして、材料豊富に、工事熟練なるを以て名あり。

世界大戰中船舶の急需其の極に達し、造船用鐵・鋼材の供給困難に陥りたる際本邦木船建造業者は米國に倣ひ大形木船の建造に力を盡したるが、大湊地方の造船業者も亦其の一なりき。

大正六年八月中の調査に依れば、大湊町及び之に接する神社町に於ける造船所十箇所に於て建造中及び建造計畫中の大形木船は

建造中のもの	一四隻	五、五〇四噸
建造計畫中のもの	一〇隻	六、五〇〇噸
合計	二四隻	一二、〇〇四噸

にして何れも汽船(發動機船をも含む)又は機關附帆船なり。其の各造船所別は左表に示す如し、

伊勢大湊地方に於ける建造中及び建造計畫中の大形木船調(大正六年八月中調)

造船所名	建造中		計畫中		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
大橋造船所	一	九九〇	四	四、九〇〇	五	五、八九〇
内田造船所	二	四〇〇	一	二〇〇	三	六〇〇
山口造船所	二	七五〇	一	二〇〇	三	七五〇
松本造船所	一	二〇〇	一	二〇〇	二	二〇〇
合 計	六	一、三四〇	七	七、五〇〇	一三	八、八四〇

造船所名	建造中		計畫中		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
吉川造船所	一	二三四	一	二〇〇	二	四三四
合同造船所	一	四〇〇	一	一〇〇	二	五〇〇
市川造船所	三	一、〇五〇	一	一〇〇	四	一、一五〇
松崎造船所	二	五八〇	二	六〇〇	四	一、一八〇
森井造船所	一	九〇〇	二	六〇〇	三	一、五〇〇
中井造船所	一	五〇〇	一	六〇〇	二	一、一〇〇
合 計	九	三、〇二四	七	二、一〇〇	一六	五、一二四

右の中大橋造船所に於て建造したる三菱商會社の計畫總噸數千四百噸・六百四十馬力(池貝鐵工所製三百二十馬力二臺)の發動機船三隻の如きは近年本邦に於て建造せられたる木船中最大のものなり。

大橋造船所は明治四十一年創業以來大湊に於ける有数の造船所として活躍し、世界大戰中には前記の如き大形木船を建造したるが其の後事業の不振其の他の事由に依り廢業するに至れり。

昭和二年末現在大湊町及び神社町に於ける主なる造船所は左表に示す十二箇所なりとす。

名 稱	所 在	設 立 年	所 有 者
松崎造船所	大湊町	萬治二年	松崎與治兵衛
市川造船所	大湊町	元祿一五年	市川仙太郎
吉川造船所	大湊町	寶曆九年	吉川重吉
内田造船所	大湊町	文政元年	内田文六
松本造船所	大湊町	嘉永元年	松本岩吉
山口造船所	大湊町	明治二〇年	山口忠吉
南米造船所	大湊町	明治四二年	南米安吉
強力造船所	大湊町	大正八年	強力善次
中井造船所	大湊町	大正七年	中井甚吉
松本造船所	大湊町	大正八年	松本勝藏



辰也造船所 神町 明治一〇年 森 楠 平  
濱島造船所 明治四四年 井上 四郎 助

### 第二十節 瀬戸内海地方の船舶造修所

瀬戸内海地方に於ける鋼船製造造船所中株式会社大阪鐵工所因島工場・同備後工場・同笠戸島工場・株式会社神戸製鋼所播磨造船工場及び三井物産株式会社造船部玉工場に就いては既に前各節に記述したる處なるが、尙ほ右の外廣島縣御調郡向島東村（尾道市の向側）に向島船渠株式会社及び廣島市元字品町に株式会社宇品造船所あり。以下各項に記載す。

又瀬戸内海一帯の沿岸及び島嶼は古來木船の建造盛にして、到る處に小規模の造船所散在し、一々之を枚舉するに遑なき有様なるが、就中廣島縣豊田郡に屬する大崎上島の木ノ江町及び其の附近一帯は本邦屈指の木船建造中心地なり。

#### 第一項 向島船渠株式会社

##### 一、沿革

向島船渠会社は大正七年六月水野船渠造所船を買収して設立せられたるものなり。後者は敷地約三千四百五十坪と、長五十呎・幅二十九呎・深十三呎の船渠と粗雑なる小工場とを有し、大正二年三月以來水野常吉の個人經營に依るものなりき。

右會社設立後其の隣接地を買収し、又海岸を埋立て或は浚渫して工場・船渠・機械・器具其他一般の施設を改造且つ増設して整備に努め、大正八年二月漸く營業を開始したり。其の後も引續き隨時改良擴張を計りたり。

資本金は百萬圓にして全額拂込済なり。

##### 二、工場敷地及び建物

昭和二年六月現在工場敷地は約一萬千坪にして工場建物は合計千四百七十七坪なり。其の内譯左の如し、

區別	建坪
木型工場	四二坪
鑄物工場	八五

機械工場及び仕上工場	一四七
原動機及び空氣壓搾機室	四九
銅工場	四二
組立工場	五六
鍊鐵工場	八四
第一鐵工場及び製鐵工場	一七五
第二鐵工場	一〇〇
第三鐵工場	六四
第一木工場	三三
第二木工場	三一
製材工場	一〇五
亞鉛鍍工場	一一
鋸及び鉋機械工場	五〇
事務所	七二
合計	一、一四七

##### 三、船臺・船渠及び船架

造船臺としては特設のものなきも、必要に應じ適宜裝置をなし總噸數約二千噸迄の船舶を建造することを得。船渠二箇及び船架一箇を有す。其の主要項目左の如し、

船渠	第一號	第二號
船渠	二九〇呎	四〇五呎
船渠	四四〇呎	五五五呎
船渠	一八	一九・五
船渠	上部	上部
船渠	下部	下部
船渠	四〇	五五
船渠	一八	一九・五



干潮時に於ける盤木上の深  
構造の種類  
入渠し得べき最大船舶噸數

九呎  
石造  
二、二〇〇噸

一〇呎・五  
石造  
四、六〇〇噸

船架  
軌條の長 陸上 一九二呎  
水中 七五  
同 七・五  
臺車の幅 七・五  
軌條の幅 五・五  
構造の種類 引揚式  
引揚装置 五噸捲揚貨機一臺及び十五馬力電動機一臺  
上架し得べき最大船舶噸數 三五〇噸

四、使用人員

昭和二年六月現在使用人員は合計五百二人にして、其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	二二〇人
造機部職工	一九七
人夫	六五
従業員	三〇
合計	五〇二

五、建造船舶其他主なる製作品

建造したる船舶中最大のものは大正十一年十二月進水せる石崎汽船會社汽船第十二相生丸にして其の汽機及び汽罐も亦同造船所に於て併せ製造したるものなり。

製造したる機關中最大なるものは前記第十二相生丸に据付たるものにして、氣筒徑十一吋と十七吋二分の一と三十吋四分の一・行程二十一吋・汽罐徑十一呎八分の七吋・長十呎一時なり。

右の外製品としては小形船舶並に陸上の鐵骨工事其他とす。

同工場は元來船舶の修理を専らとするものにして毎年約九十隻・總噸數約十一萬噸内外の船舶を修理す。

第二項 株式會社宇品造船所

一、沿革

宇品造船所は廣島市元宇品町に在り、大正十一年四月の設立にして、廣島市元宇品町に在りたる明治十七年設立の合名會社松田造船所及び廣島縣安藝郡吉浦町に在りたる大正二年設立の依鐵工所を合併し、其の設備及び業務一切を繼承したるものなり。爾來時運の進展に伴ひ、業務の擴張を計りたり。

資本金は五十萬圓にして、内二十萬圓拂込済なり。

二、工場敷地及び建物

昭和二年六月現在に於ける工場敷地は約三千六百坪にして、工場建物は合計千百十八坪なり。其の内譯左の如し、

區別	建坪
仕上機械工場	一三六
鑄物工場	六四
製鐵工場	六六
鍊鐵及び銅工場	四四
造船木工場	一二四
現圖場	七五
造船鐵工場	三六一
精密工場	七〇



亞鉛鼓工場	一二坪
倉庫	一二五
事務所	一八
海軍監督官詰所	五
設計室	一八
合計	一、一一八

三、船臺及び船架

造船臺二箇及び船架二箇を有す。其の主要項目左の如し、

船臺	第一號	第二號
満潮時に於ける陸上の長	一五〇呎	六〇呎
満潮時に於ける水中の長	不詳	不詳
建造し得べき最大船舶噸數	一、〇〇〇噸	不詳
備考	第一號造船臺の周圍には高二五呎のデリックを設け、揚力三噸のもの一本及び揚力一噸のもの二本あり、第二號造船臺にはデリック等の設備なし	

船架

船架二箇の中一は總噸數二百五十噸迄の船舶を、他は總噸數百五十噸迄の船舶を引揚ぐることを得。前者は算盤式にして、後者は軌條式なり、共に手働捲揚機各三臺を備ふ。

四、使用人員

昭和二年六月現在に於ける使用人員數は合計百四十六人にして、其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	三八人
造機部職工	八四

人 夫  
從 業 員

合計

一四六

五、建造船舶其他主なる製作品

今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正十三年十一月進水せる中村精七郎註文の汽船第十三雲海丸（七百二十五噸）にして、其の汽機をも併せ製造し、又汽機は株式會社神戸製鋼所播磨造船工場製造のものなり。

大正十四年七月吳海軍工廠造船部技手楠修策外一名の發明に係る日・英・米三箇國專賣特許の廣島式空氣鐘の製造權を讓受け、爾來其の製作に着手し漸次研究を重ね、優良なる製作品を出しつゝあり。

右の外各種銅船、木船、艦載水雷艇、棧橋、海・陸用の汽機・汽鐘、依式船舶推進器等は主なる製作品なりとす。

第三項 木ノ江地方造船所

木ノ江は古來瀬戸内海に於ける有數なる木船建造地として廣島縣豊田郡に屬する大崎上島に在り。同島は元東野村・中野村・西野村及び大崎南村の四箇村に區分せらる。木ノ江は東野村の一部落に過ぎざりしが、島内最も形勝の地を占め居る關係上、年と共に繁榮し遂に大正九年一月東野村より分離し、東野村の一部及び中野村の一部を併せて町制を敷き木ノ江町となりて今日に及べり。

大崎上島は木ノ江町の外、其の附近各部落一帯に多數の造船所あり、同島所在の造船所は明治四十年頃迄は凡そ二三を數へたりしが、其の後新設・廢業等幾多の變遷ありて昭和元年末現在に於ては遂に増加し、左記二十九を數へ、其の中最も古きは安政三年設立の森造船所なりとす。

名 稱	大崎上島に於ける造船所
所在	木ノ江町
設立年	安政三年
所有者	望月利助
森造船所	
立田造船所	
皆本造船所	
第二章 造船業	
設立年	明治七年
所有者	立田常松
第二章 造船業	
設立年	明治二十一年
所有者	皆本源吉



船名	建造所	在村	建造年	噸數
奧村	造船所	木ノ江町	明治二六年	二、〇〇〇噸
松浦	造船所	野村	明治三五年	二、〇〇〇噸
岸本	造船所	野村	明治三五年	二、〇〇〇噸
西本	造船所	野村	明治三七年	二、〇〇〇噸
野賀	造船所	野村	明治三七年	二、〇〇〇噸
岡田	造船所	野村	明治三八年	二、〇〇〇噸
中川	造船所	野村	明治三八年	二、〇〇〇噸
望月	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
上田	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
松田	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
丸谷	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
幾田	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
望月	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
因幡	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
土井	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
大町	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
加藤	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
長濱	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
小林	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
高畑	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸
金本	造船所	野村	明治三九年	二、〇〇〇噸

三四〇

谷岡造船所  
 世界大戦中造船用鋼材供給困難の爲め大形木船の建場一時に興りたることは既に屢々記述したる處なるが、當時木ノ江附近の造船所も異常の活躍をなしたり。左に當時の活況を示す爲め、大正六年八月現在大崎上島一帯各造船所に於ける建造中及び建造計畫中の大形木船の船數及び計畫總噸數を左に表示す。

大崎上島に於て建造中及び建造計畫中大形木船調（大正六年八月調）

造船所名	所在村	建造中噸數	計畫中噸數	合計噸數
合資會社木ノ江造船所	野村	二、〇〇〇噸	二、四六〇噸	二、〇〇〇噸
上杉造船所	野村	四、五〇〇噸	—	二、九六〇噸
臨本造船所	野村	一、五〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
幾田造船所	野村	一、五〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
松葉造船所	野村	四、〇〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
小坂造船所	野村	三、五〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
長谷川造船所	野村	四、五〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
望月造船所	野村	二、〇〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
吉田造船所	野村	二、〇〇〇噸	—	二、〇〇〇噸
榊田造船所	野村	—	三、六〇〇噸	二、〇〇〇噸
幾田造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸
西本造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸
明本造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸
松浦造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸
皆本造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸
柴本造船所	野村	—	—	二、〇〇〇噸

三四一



第二編 帝國海商		中野村		四隻		噸		四隻		噸	
岸本造船所 (本工場の外 に分工場三 箇所あり)	二	五	箇	所	二	一	一	二	一	一	二
關造船所	二	五	箇	所	一	一	二	一	一	二	
長濱船渠造船所					一	一	二	一	一	二	
小林船渠造船所					一	一	二	一	一	二	
中川造船所					一	一	二	一	一	二	
藤原造船所					一	一	二	一	一	二	
奥村造船所分工場					一	一	二	一	一	二	
沖浦造船所					一	一	二	一	一	二	
合計	二	五	箇	所	一	一	二	一	一	二	
					一、二〇〇	八〇〇	二〇〇	七〇〇	二〇〇	一、〇五〇	一、六〇〇
											三、四二

第二十一節 關・門並に九州地方の船舶造修所

關・門並に九州地方の船舶造修所中著名なる三菱造船株式會社長崎造船所・同彦島造船所・株式會社大阪鐵工所彦島工場・栃木商事株式會社栃木造船所及び松尾鐵工場に就いては既に前各節に記述したる處なるが、右の外船舶建造所としては山口縣豊浦郡彦島町に株式會社林兼商店鐵工所あり。福岡縣三浦郡大川町に株式會社唐津製鋼所若津分工場あり、長崎縣西彼杵郡土井首村に九州汽船株式會社長崎造船工場あり、福岡縣三池郡三川町に三井礦山株式會社三池炭礦事務所製作工場四ツ山分工場あり。

又關・門地方、熊本縣天草島、宮崎縣油津町、鹿兒島縣枕崎町等には相當の木船建造造船所あるも、一々特筆すべき程のものにあらず。

第一項 株式會社林兼商店鐵工所

一、沿革  
大正五年一月下關市中部幾太郎は下關市竹崎町六丁目に鐵工場を創設し、林兼鐵工所と稱し、自家用船舶の蒸汽機關並に發動機の修理を開始し、次いで翌大正六年一月以降蒸汽機關及び石油發動機の製作を開始したり。

大正七年十一月下關市外彦島町に工場を移轉擴張し、中部鐵工造船所と改稱し、主として發動機の製作及び木船の新造並に修理に従事すること、なれり。大正十二年四月船舶工事を開始し、最初は主として修理作業を爲すに過ぎざりしが、遂に船舶の建造をも爲すに至れり。

大正十三年九月一日組織を變更し、株式會社林兼商店鐵工所と改稱す。

株式會社林兼商店の資本金は千萬圓にして内七百五十萬圓拂込済なり。

二、工場敷地及び建物  
昭和二年六月現在に於ける工場敷地は二千八百八坪にして、工場建物は合計千七百七十坪なり。其の内譯左の如し、

區別	建坪
機械工場	一一〇
鑄物工場	一〇〇
仕上工場	八六
造船作業場	五〇一
鋼船作業場	一一九
其他	一三三
合計	一、一七〇

三、船臺・船渠及び船架  
造船臺四箇・船渠一箇及び船架五箇を有す。其の主要項目左の如し、

船臺	第一號	第二號	第三號	第四號
満潮時に於ける陸上の長	一〇〇呎	一一〇呎	一〇〇呎	七五呎
満潮時に於ける水中の長	三〇〇	三〇〇	三〇〇	二四〇
幅	二四	二四	二四	一八
建造し得べき最大船舶噸數	九〇噸	一五〇噸	九〇噸	七〇噸
備考 水中の長は造船臺の端より對岸迄の距離を採る				
船渠				
盤木上面の長				一四〇呎



渠口の幅	三一・五呎
満潮時に於ける盤木上の深	一一二
干潮時に於ける盤木上の深	六
構造の種類	石造
入渠し得べき最大船舶總噸數	三〇〇噸
船架	
盤木上面の長	第一號 九〇呎
臺車の幅	七
満潮時に於ける盤木上の深	九・五
干潮時に於ける盤木上の深	三・五
上架し得べき最大船舶總噸數	一三〇噸
備考 船架は總て軌條式にして動力に依り引揚ぐる装置とす。	
	第二號 九〇呎
	七
	九・五
	三・五
	一三〇噸
	第三號 八五呎
	七
	九
	三
	一〇〇噸
	第四號 七〇呎
	七
	八・五
	二・五
	七〇噸
	第五號 六〇呎
	七
	六
	〇
	三〇噸

四、使用人員

昭和二年六月現在に於ける使用人員は合計二百十六人にして、其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	六八
造船部職工	一三三
從業員	一五
合計	二二六

五、建造船舶其の他主なる製作品

今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正十四年六月進水せる汽船日寶丸(八十六噸)とす。

第二項 株式會社唐津製鋼所若津分工場

一、沿革

明治初年佐賀市深川喜一郎佐賀の藩船を借受け、後又數隻を買受けて深川商店と稱し、福岡縣三潯郡若津を起點とし、長崎・大阪方面へ航海を開始したり。後若津に造船所を設け、深川運輸會社と改稱し、運輸業の傍ら船舶の新造・修理を營みたり。之れ現在の株式會社唐津製鋼所若津分工場の前身株式會社深川造船所の起源なりとす。

明治二十四年深川一家一族の經營を以て大川運輸株式會社と改稱し、船渠及び船架を築造し、且つ工場を擴張・整備す。其の後船舶の建造及び修理の傍ら漸次陸上用汽機・汽罐・車輛其の他一般諸機械の製造を爲すに至れり。明治三十八年逡信大臣より船舶職員試験規程第六條に該當する機關工場たることの認定を得たり。又明治四十四年には海軍省・農商務省及び内務省の指定工場となりたり。

大正五年九月株式會社深川造船所を設立して、大川運輸株式會社深川造船所の事業を繼承し、後大正十四年七月其の事業の全部を株式會社唐津製鋼所の經營に移し、株式會社唐津製鋼所若津分工場として現今に至れり。

二、工場敷地及び建物

昭和二年六月現在に於ける工場敷地は六千三百三十坪にして、工場建物は合計二千六百坪なり。其の内譯左の如し、

區別	建坪
造船工場	一四八
造船作業場	二〇
現圖場	二二
木工場	一一〇
製材工場	一一三
機械工場	五五九
鑄造工場	三八四
木型工場	四六
製罐工場	三三〇
鍛冶工場	一〇五



事務所・倉庫等

七四三 坪

合計 二、六〇〇

三、船臺及び船渠

造船臺三箇及び船渠一箇あり。其の主要項目左の如し、

船	第一號	第二號	第三號
滿潮時に於ける陸上の長	一一〇呎	一〇〇呎	一一〇呎
幅	二二	二二	三四
建造し得べき最大船舶噸數	二〇〇噸	二〇〇噸	一、〇〇〇噸
船渠			
盤木上面の長	二二二八 呎		
渠口の幅	三五		
滿潮時に於ける盤木上の深	一七		
構造の種類	木・石造		
入渠し得べき最大船舶噸數	一、三〇〇噸		

四、使用人員

昭和二年六月現在に於ける使用人員數は合計二百六人にして、其の内譯左の如し、

區別	人員
造船部職工	〇人
造機部職工	一六九
人夫	一五
従業員	二二
合計	二〇六

五、建造船舶其他主なる製作品

大正十四年七月株式會社唐津製鋼所の經營に移りたる以後今日迄は船舶を建造したることなく、従つて造船部職工皆無なるも、其の前身なる深川造船所時代には相當に船舶を建造したり。

大正十四年七月以降製作したる主なるものは機關車・發動機・各種起重機類・製紙用及び鑛山用諸機械・鐵管・ポンプ類等なりとす。

備考 同工場は當分造船に着手せざる見込にて造船關係の諸設備は荒廢し居れり。將來相當に資本の投下を爲すにあらざれば造船能力を充分に發揮し難かるべし。

第三項 九州汽船株式會社長崎造船工場

一、沿革

明治四十三年九月九州汽船株式會社は當時肥後汽船株式會社經營中の熊本縣宇土郡戸馳工場を繼承し、専ら社船の修理工場として經營し來りたるが、其の後船型の増大と時代の進運とに伴ひ、工場を擴張整備するの必要に迫り、大正九年に改めて地を長崎縣西彼杵郡土井首村に選みて工場を此所に移し、銳意造船設備を整へ、獨り同社用船舶に限らず、汎く一般船舶の修理及び新造に従事せり。

二、工場敷地及び建物

昭和二年六月現在に於ける工場敷地は一萬六八八坪にして、工場建物は合計九百三十五坪なり。其の内譯左の如し、

區別	建坪
仕上旋盤工場	一九六
鑄物銅工場	一一二
製罐鍊鐵工場	一一二
木工場 二棟	八六
鐵工場	四四
木型工場	二八



汽 罐 室	四〇坪
汽 機 室	二二三
倉 庫 二棟	二四〇
船員合宿所 二棟	五四
合 計	九三五

三、船臺及び船架

造船臺二箇及び船架二箇あり。其の主要項目左の如し、

船 臺	第一 第一號	第二 第二號
滿潮時に於ける陸上の長	一四一	八四
滿潮時に於ける水中の長	一七五	一三二
幅	三二	一七
建造し得べき最大船舶總噸數	五〇〇噸	二〇〇噸
船 架	第一 第一號	第二 第二號
盤木上面の長	一五〇	九〇
車 臺 の 幅	一三	九
滿潮時に於ける盤木上の深	六	五
干潮時に於ける盤木上の深	〇	〇
構造の種類	木造	木造
上架し得べき最大船舶總噸數	四〇〇噸	二二〇噸

四、使用人員

昭和二年六月現在に於ける使用人員數は合計百四十一人にして、其の内譯左の如し、

區 別	人 員
造船部職工	三三
人 員	一〇八
合 計	一四一

五、建造船舶其の他主なる製作品

今日迄に建造したる船舶中最大のものは大正二年四月進水せる木製汽船兩肥丸(百五十五噸)なり。又今日迄に製造したる機關の中最大馬力のもの、大正八年五月熊本縣天草郡鬼池村に於て進水したる總噸數四百五十一噸の木製汽船松島丸に据付けたる三聯成汽機にして、實馬力三百五十馬力のものなり。

第二十二節 内地以外邦人經營の船舶造修所

第一項 朝鮮に於ける船舶造修所

一、合資會社朝鮮造船鐵工所

朝鮮造船鐵工所は大正七年八月以來緒方久の獨立經營に係る仁川造船鐵工所を譲り受け、昭和三年六月十七日より營業を開始したるものにして、造船並に一般鐵工業を營むものなり。工場及び事務所の所在地は仁川府内里二百十八番地にして、資本金は三萬圓全額拂込済なり。但し右は運轉資金のみにして、固定資本金は約三十萬圓なり。

昭和三年十一月の現状を見るに、工場敷地總坪數は四千八百坪・工場建坪は合計五百五十二坪にして、其の主なるものは仕上及び機械工場・鍛冶及び製鐵工場・倉庫及び木型工場・製圖室・鑄物工場・造船工場・事務所なりとす。使用人員數は造船部職工二十五人・造船部職工六十人・人夫十人・従業員九人、以上合計百四人なり、船架一箇を有す。鐵製にして盤木上面の長百三十呎、上架し得べき最大船舶の總噸數は三百噸にして、十五馬力捲揚機に依り引揚ぐる装置とす。現在乾船渠無きも近く二千五百噸級船を入るゝに足るものを築造する計畫なりと言ふ。

主なる製品は漁撈用鋼船・木船・橋梁及び汽罐等なり、製造したる最大船舶は昭和二年十一月進水木造發動機船順利丸外五隻にして、何れも總噸數三十五噸のものなり。



二、西條造船鐵工所

西條造船鐵工所は、大正十二年四月以來朝鮮船渠工業株式會社の經營に係る營業全部を譲受け、昭和三年一月二十三日西條利八之を設立したるものにして、同年二月一日より營業を開始し、爾來漸次設備の改良を加へたり。工場は釜山府蘆仙町一番地に、又事務所は釜山府富平町一丁目八番地に在り。同工場は前記の如く個人經營なるを以て公表せられたる資本金額なきも約三十萬圓なりと謂ふ。

昭和三年十一月の現状を見るに、工場敷地總坪數は一萬二千二百二十一坪・工場建坪は合計九百四十坪六合にして、其の主なるものは木工場・製罐及び火造工場・機械工場・鋳物工場・木型工場・船具工場・打貫機工場・鍍金工場・變壓所・ポンプ場・捲揚機室・事務所・倉庫・船員食堂・社宅等なりとす。使用人員數は造船及び造船機部職工合計五十人・人夫十五人・従業員四人、以上總計六十九人なり。船渠及び船渠各一箇を有す。各其の主要項目左の如し、

船 渠

構造の種類

コンクリート造

盤木上面の長

二五三 呎

渠 口 の 幅

五八

盤木上の深 滿潮時

二五

入渠し得べき最大船舶總噸數

一、五〇〇噸

船 架

構造の種類

鐵

臺 車 の 幅

六呎

上架し得べき最大船舶總噸數

二〇〇噸

捲 揚 機

一臺

主なる製品は各種船舶、海・陸用の汽機・汽罐、自動車、機關車、鐵橋材料及び建築材料等の製作及び修理なりとす。建造したる最大船舶は總噸數百八十一噸の汽船昭和丸なり、又製造したる最大汽罐は徑七呎・長八呎・汽壓制限百四十封度のもの、又汽機は二聯成高壓十吋・低壓二十吋・行程十五吋のものにして、共に汽船成數丸に備付けたるものなり。

三、朝鮮商工株式會社鎮南浦鐵工所

鎮南浦鐵工所は明治四十四年六月株式會社申村組の經營の下に所有船舶修理を目的とし、鎮南浦三和町に建設せられたるものなるが、大正四年鎮南浦府億兩樓里二番地に事務所及び工場を移轉し、且つ工場の規模を擴張して造船及び鐵工の兩工場並に引揚船架を建設し、更に大正五年一月より造船部をも新設せり。大正九年に至り其の業務一切を朝鮮商工株式會社に引續ぎ、其の後財界の變動に伴ひ若干の消長を経て今日に及びたるものなり。

朝鮮商工株式會社の資本金は二百萬圓なるも、造船所としての固定資本額は詳かならず。

昭和三年十一月の現状を見るに、工場敷地總坪數は三千七百七十五坪・工場建坪は合計七百七十八坪にして、鐵工場・造船工場・事務室及び社宅等を含む。使用人員數は造船部職工四十人・造機部職工五十五人・人夫十人・従業員七人、以上合計百十二人なり。船渠を有せず、船架一箇を有す。其の主要項目左の如し、

船 架

構造の種類

鐵

盤木上面の長

四一〇呎

軌 條 數

三條

上架し得べき最大船舶總噸數

三〇〇噸

捲 揚 裝 置

十五馬力汽力又は電力による五噸起重機

主なる製品は銅船、木船、海・陸用の汽機・汽罐及び水利用品各種なりとす。今日迄に建造したる最大船舶は總噸數三十一噸の鋼製帆船雲海丸なり。

第二項 臺灣に於ける船舶造修所

一、基隆船渠株式會社

基隆船渠株式會社は大正八年六月の創立に係るものなるが、其の前身を尋ねるに明治四十三年木村久太郎炭礦附屬工場として之を設立し、越えて大正五年七月大阪鐵工所基隆分工場を譲受け、同時に臺灣總督府基隆築港球仔工場を借受け、之に舊工場を合併し、船渠を新設する等漸次船舶修繕に力を注ぐに至りたるが、大正八年基隆築港擴張の爲め球仔工場撤退の已むを得ざるに至れり。茲に於て株式會社基隆鐵工所を創立し、現在の地に三千噸級船舶を入るゝに足る乾船渠を築造し、一年有餘の日子と百萬圓の起業費を投じ、臺灣島唯一の船渠及び造船工場



を完成するに至れり。大正九年八月商號を基隆船渠株式會社と改稱す。

工場及び事務所の所在地は臺北基隆市牛稠港七十六番地なり、資本金は五十萬圓にして、拂込済額は二十五萬圓なり。

昭和三年十月の現状を見るに、工場敷地總坪數は八千二百九十四坪・工場建坪は合計千四百四十九坪にして、其の主なるものは木型・鑄物・

鋼工・瓦斯・電気・仕上・旋盤・鍛冶・製鐵・製鋼機械・木船・貨車組立の各工場及び汽罐ポンプ室・事務所・製圖室・倉庫等なりとす。

使用人員數は造船部職工百二十人・造機部職工百十五人・人夫八十五人・従業員十五人、以上總計三百三十五人なり。船渠一箇及び船架三箇を有す。船渠は臺灣總督府より借用のものなり。右船渠及び各船架の主要項目左の如し、

船渠	構造の種類	石造	
盤木上面の長	三三〇	呎	
渠口の幅	四五	呎	
満潮時に於ける盤木上の深	一五	呎	
干潮時に於ける盤木上の深	一三	呎	
入渠し得べき最大船總噸數	三、〇〇〇	噸	
船架	第一號	第二號	第三號
臺車の長	七〇呎	七〇呎	三六呎
臺車の幅	九	六・四	六・四
構造の種類	栗石固	栗石固	栗石固
入渠し得べき最大船總噸數	二〇〇噸	二〇〇噸	五〇噸

主なる製品は船舶、鑄山機械、製糖機械、鐵道貨・客車等にして、建造したる最大船舶は總噸數百七噸の鋼製汽船海王丸なりとす。又製造したる最大機關は海王丸に据付けたる二聯成汽機にして、實馬力五百馬力のものなり。

### 第三項 關東州に於ける船舶造修所

#### 一、滿洲船渠株式會社

同社は明治四十一年以來船渠株式會社川崎造船所の同社大連出張所工場を南滿洲鐵道株式會社の旅順工場（舊旅順要港部修理工場）と共に大正十二年四月に繼承し、一般船舶及び諸機械の製造修繕業を開始したるものにして、爾來大連及び旅順の兩工場共諸般の設備を改良し、船舶の建造及び修繕に便すると共に貨車・橋梁及び鐵桁等の製造に従事し居れり。資本金は二百萬圓にして、拂込済額は百萬圓なり。本社を大連市濱町三番地に置く。

(1) 大連工場 大連工場は大連市濱町三番地に在り、昭和三年一月の現状を見るに、工場敷地總坪數一萬四千八百七十七坪・工場建坪合計二千九百坪にして、其の主なるものは鐵船・鍊鐵・鍛冶・機械・製鐵・仕上・鋼工・銲接・模型・木工・船渠・鑄造・電気等の各工場及び材料倉庫等なりとす。昭和二年十二月末現在使用人員數は造船部職工三百二十一人・造機部職工百六十九人・人夫百十五人・従業員五十九人、以上合計六百六十四人なり。船渠一箇を有す、其の主要項目左の如し、

船渠	構造の種類	石造
全長	四四〇	呎
渠口の幅	五一	呎
満潮時に於ける盤木上の深	一八	呎
干潮時に於ける盤木上の深	一三	呎
入渠し得べき最大船總噸數	六、〇〇〇	噸

主なる製品は船舶・諸機械・貨車・鐵桁並に建築材料等なり。

(2) 旅順工場 旅順工場は旅順市東郷町一番地に在り、昭和三年十月の現状を見るに、工場敷地總坪數は二萬四千四十四坪・工場建坪は合計四千五百六十九坪にして、其の主なるものは挽鐵・製鐵・鋼工・鍊鐵・鑄造・模型・船渠・現圖・木工・銲及び鉋場・機械・鑄造・煉瓦・組立・電気・瓦斯の各工場及びポンプ場・材料倉庫・物置・百噸起重機等なりとす。

昭和二年十二月末現在使用人員數は造船部職工百五十人・造機部職工百九人・従業員三十六人にして、以上合計二百九十八人なり。造船臺は一箇にして五噸電動起重機二臺及びデリック・ポスト六本を備へ、建造し得る最大船舶は長三百五十呎のものなり。尙ほ船渠二箇を有す、各其の主要項目は左の如し、



船渠	第一號	第二號
構造の種類	石造	石造
全長	五〇〇呎	二六〇呎
渠口の幅	八一	三一
満潮時に於ける盤木上の深	三七・九	一五・一
潮干時に於ける盤木上の深	二九・三	六・四
入渠し得べき最大船舶噸數	七、〇〇〇噸	一、〇〇〇噸

主なる製品は船舶・諸機械及び建築材料等にして、今日迄に建造したる最大船舶は大正十四年九月進水の總噸數千六百八十一噸の汽船古城丸なり。

第二十三節 統計

第一表 各年次進水總噸數千噸以上船舶數及び總噸數

明治三十年以降昭和二年に至る過去三十一年間の統計を示す。

年次	隻數	總噸數
明治三〇年	〇	〇
三一年	二	七、六九一
三二年	三	九、七二〇
三三年	四	七、六三三
三四年	七	一一、二二二
三五年	六	一六、二二七
三六年	六	一八、二四三
三七年	四	一一、七四七
三八年	七	一一、九〇六
大正		
一	三	四、四〇〇
二	四	四、四〇〇
三	四	四、四〇〇
四	四	四、四〇〇
五	四	四、四〇〇
六	三	三、九三三
七	六	一五、〇六〇
八	三	二二、九三五
九	七	二七、一八三
一〇	四	三四、四七八
一一	一	七八、〇一〇
昭和		
一	一	五九、〇〇〇
二	一	六二、〇五〇
三	一	六六、二〇〇
四	一	四九、三六〇
五	一	四七、五三九
六	一	四五、一九六

年次	隻數	總噸數
四年	八	四〇、四八五
五年	四	一四一、八二七
六年	八	三四八、四三〇
七年	一	五一八、七八六
八年	一	六二一、五三三
九年	四	四三七、四二七
一〇年	一	二一七、二二〇

第二表 本邦造船事業盛衰比較 (總噸數千噸以上の船舶を建造し得る造船所に限る)

總噸數千噸以上の船舶を建造し得る造船所に付き調査したる處を總括し、世界大戰直前なる大正二年末現在、世界大戰中最繁忙期なる大正七年十月現在及び大正十年以降昭和二年に至る各年末現在に於ける主要項目を示す。

項目	大正二年末現在	大正七年末現在	大正十年末現在	大正十一年末現在	大正十二年末現在	大正十三年末現在	大正十四年末現在	昭和元年末現在	昭和二年末現在
造船業者數	五三	五三	一九	一八	一七	一七	一八	一八	一八
資本金額	約三、五〇〇、〇〇〇圓	約六、三〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓
拂込資本金額	約三、五〇〇、〇〇〇圓	約六、三〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓
社債(借入金)額	約三、五〇〇、〇〇〇圓	約六、三〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓	約一、〇〇〇、〇〇〇圓
造船工場數	六	六	三	三	三	三	三	三	三
千噸以上造船廠數	一	一	一	一	一	一	一	一	一
千噸以上船渠數	一	一	一	一	一	一	一	一	一
職工數(人夫を含まず)	二六、三九八	九七、三五五	六三、二九六	四八、九四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八
従業員數	二六、三九八	九七、三五五	六三、二九六	四八、九四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八	四三、四四八







会社名	所在地	資本金	出資額	船隻数	船隻種類	船隻トン数	船隻トン数(前年)	船隻トン数(前々年)	船隻トン数(前々々年)
株式會社吉浦造船所	吉浦	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
江浦造船株式會社	江浦	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
榑木商事株式會社	榑木	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
株式會社九州造船所	若松	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
株式會社深川造船所	大川	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
株式會社深川造船所	大川	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
松尾鐵工所	長崎	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
合計		600,000	600,000	6		6,000	6,000	6,000	6,000

(II) 木船造船所

会社名	所在地	資本金	出資額	船隻数	船隻種類	船隻トン数	船隻トン数(前年)	船隻トン数(前々年)	船隻トン数(前々々年)
株式會社新潟鐵工所	新潟	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
株式會社東京造船所	東京	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
大橋合資會社	大橋	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
岡本造船株式會社	大阪	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
宇野造船株式會社	宇野	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
依鐵工	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
長濱船渠造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
神浦造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
九股船渠造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
望月造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
井藤造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
都留造船所	所	100,000	100,000	1	汽船	1,000	1,000	1,000	1,000
合計		1,000,000	1,000,000	10		10,000	10,000	10,000	10,000

備考

一 戰時船舶管理令施行規則

第七條總噸數千噸以上ノ船舶ヲ製造シ得ベキ設備ヲ有スル造船所ノ所有者ハ左ノ事項ヲ選信大臣ニ届出ヅヘシ但シ造船獎勵法ニヨリ届出テタル場合ハ此限ニ在ラス

(一) 造船所ノ位置

(二) 工場船臺及船渠ノ設備

(三) 船體及機關ヲ製造スルニ必要ナル機關ノ種類數及力

前項ノ届出事項ニ變更アリタル時ハ其ノ届出ツヘシ

二 資本金欄中記載なきは申出なかりしものなり。

三 資本金欄中斜線を引きたる造船所は個人經營にして該當の事項なきものなり。

四 △印各造船所は當該會社の資本を投下せる主たる營業目的が造船業以外にありて、造船業のみに投下せる資本金額は全資本金額中の小部分を占むるに過ぎざるものと認めらるゝのみならず、此の點を明確に區別し申出なきにより資本金合計及び總計に算入せず。

五 前號以外の造船所に於ても造船業以外の事業を兼營するものあるも、其の主たる營業目的が造船業にあるを以て、其の資本金は全部之を合計及び總計に算入せり。

六 職工及び人夫欄内の數字は大正七年十月十日現在各造船所名簿に登録せるものにして、合計欄及び總計欄括弧内の數字は同日現在出勤者數なり。

七 職工造船機部欄中記載なき造船所は造船設備を有せず、従つて其の職工なきものなり。

八 \*印宇野造船株式會社は大正七年八月六日より休業し、使用職工及び人夫皆無なり。

九 \*印沖浦造船所に於ては調査當日たる大正七年十月十日は恰も臨時休業日に相當したるを以て職工及び人夫は全部出勤せざりしものとす。

第四表 大正六年九月一日現在建造中及び建造計畫中

總噸數千噸以上鋼製汽船調

第二章 造船業



造船所名	所在地	建造隻數	噸數	計隻數	噸數	合隻數	噸數
兩館船渠株式會社	兩館	三隻	三、七〇〇噸	二隻	二、二〇〇噸	五隻	五、九〇〇噸
株式會社東京石川島造船所	東京	四隻	七、六〇〇噸	二隻	二、七〇〇噸	六隻	三、五、四〇〇噸
株式會社淺野造船所	鶴見	九隻	六、六〇八噸	五隻	一、八〇〇噸	一四隻	一、八、六、三、七〇噸
橫濱船渠株式會社	橫濱	三隻	五、六〇〇噸	八隻	二〇、一〇〇噸	一一隻	二〇、一〇〇噸
株式會社橫濱鐵工所	浦賀	七隻	二九、七四〇噸	二隻	七〇、六二〇噸	九隻	一〇〇、三六〇噸
浦賀船渠株式會社	浦賀	一七隻	一、二〇〇噸	六隻	八、八〇〇噸	二三隻	一〇〇、〇〇〇噸
株式會社鳥羽造船所	鳥羽	一七隻	六、七、九〇〇噸	二隻	六九、四〇〇噸	一九隻	一〇〇、〇〇〇噸
株式會社大阪鐵工所(本工場)	大阪	二隻	三〇、九〇〇噸	二隻	一〇、八〇〇噸	四隻	一三、七、三〇〇噸
(因島工場)	因島	七隻	六、四〇〇噸	四隻	七、三、四〇〇噸	一一隻	一四、一、七〇〇噸
小野鐵工造船所	大阪	四隻	六、四〇〇噸	八隻	一六、六〇〇噸	一二隻	二四、七、〇〇〇噸
藤永田造船所	藤永田	四隻	八、一〇〇噸	四隻	七、六〇〇噸	八隻	一、一、一〇〇噸
合資會社原田商行造船部	大阪	二隻	三、五〇〇噸	四隻	四、四〇〇噸	六隻	一、一、一〇〇噸
大阪造船鐵工所	大阪	六隻	六、二〇〇噸	四隻	四、四〇〇噸	一〇隻	一〇、六〇〇噸
木津川造船所	木津川	二隻	二、二〇〇噸	三隻	四、五〇〇噸	五隻	六、七〇〇噸
大正造船所	大阪	三隻	二、八五〇噸	一三隻	一、〇〇〇噸	一六隻	三、八、五〇〇噸
株式會社吉備造船所(大阪工場)	大阪	二隻	二、六〇〇噸	三隻	三、九〇〇噸	五隻	六、五〇〇噸
(彼馬工場)	彼馬	三隻	三、六〇〇噸	五隻	六、五〇〇噸	八隻	一〇、一〇〇噸
新田造船所	新田	三隻	三、六〇〇噸	一五隻	六、五〇〇噸	一八隻	三、六〇〇噸
宮城屋造船部造船工場	宮城屋	四隻	二、三〇〇噸	一五隻	一、一〇〇噸	一九隻	三、四〇〇噸
名村造船所	名村	二隻	四、〇〇〇噸	一五隻	一、一〇〇噸	一七隻	五、一〇〇噸
松田汽船株式會社大阪造船所	松田	四隻	二、三〇〇噸	一五隻	一、一〇〇噸	一九隻	三、四〇〇噸

造船所名	所在地	建造隻數	噸數	計隻數	噸數	合隻數	噸數
富田屋造船部原造船所	大阪	二隻	一、九〇〇噸	三隻	四、〇〇〇噸	五隻	四、〇〇〇噸
新堂造船鐵工所	大阪	一隻	一、九〇〇噸	一六隻	一、三〇〇噸	一七隻	一、三〇〇噸
株式會社旭造船所	關西	一隻	一、二〇〇噸	四隻	二、四〇〇噸	五隻	四、八〇〇噸
大阪蒸業株式會社造船部	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
千歲造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
相澤造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
浪華造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
藤間造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
高橋造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
佐野造船所	大阪	一隻	一、二〇〇噸	二隻	二、四〇〇噸	三隻	三、六〇〇噸
株式會社川崎造船所	神戶	二隻	六、七〇〇噸	二七隻	一、四、三、〇〇噸	二九隻	二、一〇、〇〇噸
株式會社神戶製鋼所	神戶	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
三菱合資會社神戶造船所	神戶	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
濱田鐵工所造船部	濱田	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
荻原島橋本造船所	荻原島	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
株式會社播磨造船所	播磨	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
備後船渠株式會社	備後	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
川村造船所	備後	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
株式會社吉浦造船所	備後	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
久原鐵工株式會社	久原	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
栃木商事株式會社栃木造船所	栃木	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸
沼田造船所	沼田	一三隻	二九、二〇〇噸	一〇隻	二、九、二〇〇噸	二三隻	二九、二〇〇噸







株式會社尾道船渠造船所	尾道	二隻	六二五噸
水野船渠造船所	大崎上島	二隻	一、四〇〇噸
岸本造船所(本工場の外分)	大崎上島	二隻	二、〇〇〇噸
合資會社木ノ江造船所	大崎上島	四隻	一、六〇〇噸
上杉造船所	大崎上島	一隻	五〇〇噸
奧村造船所分工場	大崎上島	一隻	四五〇噸
沖浦造船所	大崎上島	一隻	八〇〇噸
藤本造船所	大崎上島	一隻	一、二〇〇噸
藤金造船所	大崎上島	二隻	一、〇五〇噸
幾田造船所	大崎上島	二隻	一、五〇〇噸
松葉造船所	大崎上島	四隻	二、〇〇〇噸
小坂造船所	大崎上島	一隻	三五〇噸
長谷川造船所	大崎上島	一隻	四五〇噸
長濱船渠造船所	大崎上島	一隻	一、〇〇〇噸
小林船渠造船所	大崎上島	一隻	二〇〇噸
望月造船所	大崎上島	二隻	二〇〇噸
吉田造船所	大崎上島	一隻	二〇〇噸
併本造船所	大崎上島	一隻	二〇〇噸
幾田造船所	大崎上島	一隻	二〇〇噸
西本造船所	大崎上島	一隻	二五〇噸
明見造船所	大崎上島	一隻	四二〇噸
松浦造船所	大崎上島	一隻	三八〇噸
中川造船所	大崎上島	一隻	七〇〇噸

皆本造船所	吉浦	一、二四〇噸
榮原造船所	吉浦	四五〇噸
藤原造船所	吉浦	二〇〇噸
株式會社吉浦造船所	吉浦	八五〇噸
江ノ浦造船株式會社	門司	二〇〇噸
石田合名會社門司造船所	門司	九〇〇噸
藤田造船所	大湊	二〇〇噸
松本造船所	大湊	二〇〇噸
山口造船所	大湊	七五〇噸
山田造船所	大湊	四〇〇噸
内田造船所	大湊	九〇〇噸
大橋造船所	大湊	二〇〇噸
吉川造船所	大湊	二三四噸
江崎造船所	大湊	一、七五〇噸
合同造船所	大湊	四〇〇噸
市川造船所	大湊	一、〇五〇噸
松崎造船所	大湊	五八〇噸
森井造船所	大湊	九〇〇噸
中井造船所	大湊	六〇〇噸
今村商會造船所	大湊	一、七〇〇噸
松田汽船株式會社名古屋造船所	名古屋	二、〇〇〇噸
三菱長崎造船所	名古屋	一、〇〇〇噸
松尾鐵工所(分工場)	名古屋	一、六〇〇噸
久保鐵工所	名古屋	三五〇噸



株式會社深川造船所	大川	一	一〇〇〇噸	一	一〇〇〇噸
三山鐵工所	長崎	一	三〇〇	一	三〇〇噸
東京造船所	東京	一	七五〇	一	一、五〇〇噸
東都造船所	東京	一	一、五〇〇	一	一、五〇〇噸
橫濱船渠株式會社	橫濱	一	一、五〇〇	一	一、五〇〇噸
新瀨鐵工所	新瀨	一	一、七四〇	一	二、四四〇噸
東洋物產株式會社	東京	一	七〇〇	一	七〇〇噸
小島造船所	小島	一	六五〇	一	六五〇噸
永松造船所	永松	一	二〇〇	一	四、六〇〇噸
古山造船所	古山	一	六〇〇	一	七、八〇〇噸
油谷造船所	油谷	一	七〇〇	一	五〇〇噸
具谷造船所	具谷	一	九五〇	一	一、二〇〇噸
稻野造船所	稻野	一	五〇〇	一	九五〇噸
岡村造船所	岡村	一	二〇〇	一	二〇〇噸
福島造船所	福島	一	三〇〇	一	六五〇噸
境西造船所	境西	一	二三〇	一	二三〇噸
合資會社山陰造船所	山陰	一	一、四〇〇	一	一、四〇〇噸
波止濱船渠株式會社	波止濱	一	七三〇	一	七三〇噸
計		一五〇	七九、六五九	七八	二二八
					一三五、三九九噸

### 第三章 造船術の進歩

#### 第一節 造船學術

顧るに造船に關する學術が本邦に輸入せられたるは安政年間にして、長崎に於ける和蘭人よりの傳習に胚胎し、當時の蘭學者箕作玩甫・川本幸氏・松本恒菴等によりて和蘭造船書の翻譯を見るに至れり。男爵赤松則良も亦文久・慶應年間和蘭に於て造船學を修業せり。幕末佛人ヴェルニー横須賀造船所經營の爲め來朝するに及んで慶應三年同地に學舎を設け、爾來佛國教師により造船學科・船用機關學科等の正式なる教育を開始せり。次いで多數の留學生は佛國に派遣せられたり。

明治七年工學寮の創設せられるに際し、時の工部大輔(後工學頭)子爵山尾庸三は自から英國に於て工學を修めし關係よりスコットランド人ダイヤー博士を聘して其の經營を託せしかば、英國人による造船學教育開始せられ造船學修業の爲め留學生を英國に派遣したり。斯くの如く我邦は和蘭・佛蘭西及び英吉利より順次造船に關する學科を輸入したるが後獨國・米國等にも著名なる學者輩出し完全せる教育機關の發達を見るに及んで、是等諸國にも留學生を派遣し學理の吸收に努めたり。

即ち本邦造船學界の歴史は歐・米諸國進歩の跡を訪ねて僅かに之に遅れざらん事に汲々たりしの感あるも、此の間一・二篇學者獨創的研究に努め、以て本邦の學術を世界に紹介し斯學の進歩に多大の貢獻を爲したるものなきにあらず。以下序を追ふて造船學に關する學術方面の本邦に於ける進歩の梗概を叙述せんとす。

#### 一、排水量及び復原性

特に記すべき進歩なきも、アムスラー式インテグレートーの使用は明治十七・八年の交工部大學校のウエスト教師によりて傳授せられ、次いで明治三十一・二年の頃東京帝國大學造船學教授ヒルハウス自己の改良に係るプランメーターの使用を教へ、又横田教授の發意によりコラチ式インテグラーフを輸入せるが如き、皆何れも當時に在りては極めて斬新の事に屬せり。

又大正三・四年頃末廣・山本(武藏)兩教授により考案・實驗せられたる船舶傾斜測定装置は未だ外國に於て試みられざりし方法にして、船舶傾斜試験を行ふ際、多少動搖あるも正確に傾斜角度を測定し得る極めて便利なる考案なりとす。



## 二、動搖

船舶の動搖に關する理論に就いては末廣教授により幾多の新事實發見せられ、歐・米學界にも寄與したるところ多し。初め同教授は獨人フラムが英國サー・フヒリツプ・ワットの考案せる動搖止水槽の理論を應用してアンチ・ローリング・タンクを案出し、大に賞揚せられ幾多の大船に之を應用せし際、同教授は理論上其の缺點を指摘しフラム式アンチ・ローリング・タンクは各船固有の周期を有する動搖を防止し得るも、複雑なる周期を有する波濤によりて生ずる船體の動搖を減ずるの効力なき事を論じ、計算の結果を更に實驗によりて證明する爲め大正四・五年の頃大學教室内に動搖實驗水槽を創造し、大正七年に至り其の結果を發表し所論の正確なる事を證明せり。次いで同教授は此のタンクに於て動搖に關する極めて斬新・有益なる種々の研究を行ひたり。而して同實驗に關する設備費其他に就いては大學經常費を以て支辨し難かりし爲め、帝國學士院より山下龜三郎寄附の獎學金の補助を受け、尙ほ最近に近藤男爵記念の海事財團よりも補助を得て實驗を續行せるが、大正八年末に發表せられたる「波濤上に於ける動搖の爲めに誘起せらるゝ船舶の旋回運動」は英國造船學會にも提出せられグリーンヒル教授の推獎を得たる極めて有益なる論文にして、未だ世上何人も思ひ及ばざりし事實を理論及び實驗により證明せるものなりとす。

其の後大正十年には「動搖に伴ふ船體重心の運動が波濤を構成する水の分子の運動と必ずしも一致せざる事」を證明し、大正十一年に「動搖によりて生ずる船體の横溝流」に就いて研究の結果を發表せられたり。

末廣教授の努力により東大のローリング・タンクにて動搖に關し前人未發の新理論の發表せられたる事は我學界の誇にして、同年工學博士元良信太郎が獨創的の船舶動搖制止裝置を考案したると共に吾人の意を強くするものなり。

## 三、船體強弱論

船體の剪應力に關しては千八百九十年英國造船協會に於てジェンキン教授の論文發表せられし以來餘り世上の注意を惹かざりしも船體の大きさ増加と共に剪應力の不足に起因する船體構造上の弱點を指摘するに及んで漸く其の研究の必要を感ずるに至りしが、末廣教授は明治四十五年「船體の受くる剪應力」と題する論文を發表し數學的算式を示し、特に二重底を有する商船のビルヂに於ける弱點を指摘し、大に學界の注意を惹起しハブガード、トーマス等皆其の著書に末廣教授の論文を引用するに至れり。

船體の横強力計算に就いてはリード、ジェンキン及びブルーンの論文發表せられ、後者は最小働の理論を應用したる極めて巧妙なる方法によるものにして廣く使用せらるゝに至りし其の算式甚複雑なるを以て末廣教授は明治四十五年東京帝國大學工學部學生横田成清を指導し

其の卒業論文として船體助骨及び船底助骨とを別々に簡單なる梁として計算する方法を試みしめたり。而して其の成績に於てはブルーンの方法によるものと大差なき事を證明せられたるが、ブリチッシュ・ロードライン・コンミッシーの報告及びビー・シー規則の如きは全然此の方法によるものなり、又大正十年小野輝雄は造船協會に於て此の方法によりロイド、ビー・シー等の規則を比較發表したり。

尙ほ一般強力に關する問題として末廣教授はブルーンが發表せる「船體中不連続の箇所における應力の分布」に關し護謄板を用ひ實驗せる結果及び其の假定に就きて誤謬ある事を純數學的に研究の上指摘し、之を學位請求論文・大學紀要・明治四十四年造船協會講演會等に發表せり。後コーカー教授は光弾性學によりて同一の問題を解決するに當り末廣教授の所論を引照せり、又同問題につきては其の後横田教授も「楕圓形の孔を有する板に於ける應力分布に關する理論」と題し大正五年以降同十一年に至る迄數回、大學紀要・造船協會々報等に極めて重要な研究を發表せり。

歪の實際的測定はストロメーヤー式ストレイン・メーターを用ひて英國に於て二・三軍艦の進水時並に驅逐艦ウオルフの乾船渠内に於ける荷重試験に對し行ひたることありしが、東京帝國大學に於ても明治四十年同機を購入しパービス及び寺野兩教授は鞍馬・天洋丸・地洋丸・賀茂丸等の進水に際し之を試用せり。後歪を測定するに自記裝置による事の必要なるを認め、寺野・山本（武藏）兩教授は明治四十五年以來考案試作して、大正二年中、安洋丸・さかき丸・鹿島丸・霧島丸・榛名丸・八咫丸・諏訪丸等諸艦船の進水時に之を應用して幾多の有益なる實驗を行ひたり。更に大正三年安洋丸試運轉に際し長時間に渉り歪の變化を測定自記せしめ、全力航走中に於ける歪の變化に關する記録を得たり。同實驗に就いては大正八年以來文部省の自然科学獎勵費より補助を得て、山本教授専ら引續き機械改良に従事し、旋回時に於ける操舵機の歪變化につき研究したり。

## 四、振動

大森式地震計を應用して船體の震動を測定する試験は水雷艇春雨・連島等につきて明治三十六・七年の交大森・パービス・斯波・寺野四教授實驗を行ひ、其の結果を三十七年米國主催の萬國工業大會に提出せり、蓋し此の種の實驗の嚆矢なりとす。

横田教授の震動に關する論文（明治三十八年）は數理的基礎により圖式を以て船體固有振動の周期を算出する方法を案出・記述したるものなり。寺田教授は數學物理學會に於て水中に於て船が振動する場合の水の慣性の影響によりて振動の周期に影響ある事を論じ、横田教授は驅逐艦の精密なる模型を作り水に浮べて其の影響を實驗せり。右横田教授は佛國ポルドーに於ける造船學會萬國大會に於て某氏の振動に關する論文の討論に當りて以上の事實を紹介せり。由來震動に關する理論としては獨のギユンベル、シュリツク等に依りて發表せられたるもの尠か



らざるも、横田式圖法による方法が極めて斬新且つ有益なる事は一般に承認せらるゝところなり。又同教授の考案に係る震動分解器も亦極めて巧妙なるものにして賞讃を博したるものなり。

五、抵抗

試験水槽は明治三十六年我海軍に創設せられ、續いて三菱造船所にも其の設備を見るに至り、爾來幾多有益なる研究・實驗行はれたり。就中工學博士元良信太郎の「同型船速行の場合に後續船に蒙る影響」は他に類例を見ざる極めて有益・斬新の研究なりとす。同博士の「船體後部の形状と推進能率」水の深・淺が船の速力・馬力に及ぼす影響」の如き又八代準の「楕圓形推進器翼の實驗」の如き何れも斯學に貢獻する處頗る大なり。

工學博士山本武藏が在米中サドラー教授を助けて行ひし「特殊船型の抵抗試験報告」は極めて有益なる研究にして幾多の著書及び雜誌等に引用せられ、其の價値を賞揚せられたり。

六、設計

船舶の設計に關し特筆すべきは八八艦隊の諸艦並に華府會議後の補助艦の設計なりとす、而して之が主腦設計者は帝國學士院賞を授けられたる海軍造船中將近藤基樹及び海軍造船中將平賀讓なり。

七、一般學理の應用

末廣教授のトーション・メーターは明治四十一年來案出されしが、其の後幾多の改良を加へ終に「物體の像は物體と鏡面との距離に等しき距離に於て鏡面の背後に現出せらる」と云ふ理論を應用して直視式トーション・メーターを案出し、我國及び英・米諸國の特許を得、其の新なる點に關し諸外國に於て賞讃せられ、我帝國學士院に於て表彰せられたり。尙ほ此の理を應用して土屋藤丸と共に等速指示器シンクロスコープを發明し、最近にはタービンのバランスシグに關する極めて簡單なる方法を案出せり。橋本修三の推力測定裝置（大正六年發表）は推力承の四隅に油入筒を設備し、推力をピストンにて支へ、筒内部に生ずる壓力の變化を記録せしむるものにして、極めて有益なる發明なりとす。同裝置は泰安丸に於て實驗し頗る好成績を挙げたり。

工學博士平賀讓の高張力鋼材に關する研究及び實驗（大正二年發表）も亦極めて有益なるものにして、此の種材料使用上參考資料として歡迎せられネブガードも其の著書中に之を引用せり。

其他工學博士伊東久米蔵の艦船操縱裝置、工學博士近藤基樹の巡洋艦設計、三橋篤敏の混燒裝置等の如き、學理應用の點に於て世界に誇

るべきものも亦尠しとせず。

第二節 木船

明治四十一年より大正四年に至る八年間に於ては總噸數千噸以上の木船の新造せられたることなかりしが、世界大戰の影響により船腹不足を告げ鐵・鋼材の缺乏甚しきに至るや、遂に大形木船建造の機運を醸成し、大正五年以後同八年迄の約三年間に於て新造せられたる木造汽船は總噸數千噸以上のもの十九隻・二萬二千五百噸、總噸數五百噸以上千噸未満のもの百七十一隻・十二萬八千噸に達したり。

當時の新造大形木造汽船主要件名を擧ぐれば、

船名	進水年度	總噸數	長	幅	深
四郎 九	大正七年	一、四四五	二二六・〇呎	三五・九呎	二〇・五呎
五郎 九	七年	一、二七七	二四五・一	三三・五	一八・〇
第六松昌丸	八年	一、二八二	二二三・四	三六・五	一九・二
（後）開運丸	七年	一、〇〇一	二〇〇・五	三二・〇	二一・二

是等の大形木船は貨物運搬に使用せらるゝものなるを以て、其の構造は木船検査規程による重甲板規定に準據せるも、船梁を設くる時は荷役の障害となること甚しきが故に之を廢し、補強として該梁の位置に角材の縦通材數條を取付くること一般の習慣となりたり。

抑々も大形木造汽船の實用上の缺陷は各構造材殊に助骨の結合完全ならず、従つて強力不足し又塗水の浸入を防ぐこと能はず、延いては船の安全性を害する點にあり。故に規程通り船梁の設けあるも船體の強力不十分なるに、尙ほ是等主要横材を省きたるものなれば、其の結果は推して知るべく、當時の新造木船は航海中斷えず蒸氣ポンプを用ひて排水に努むる狀況なりき。又就役後間もなく舷弧線の歪を來し、中央部に比して船首尾の低下するものあるに至れり。

造船用内國産木材の缺乏は既に久しき以前より問題なりしが、前述の如く大形木船の製造物與するに及び大なる角材及び長材は之を北米より輸入する事となり、龍骨等も普通柔材を使用するに至れり。又木船新造の隆盛に伴ひ造船工の不足を來たし俄に家大工の船大工に轉業するもの多く、大部分不熟練工を以て施工せられたり。

當時船腹の需用は極めて旺盛にして造船業者は一日も早く竣工せしめんと焦慮し粗製を省みざりしを以て、隨所造船業者に對する批難を聞



きたり。今粗製の一例を挙げれば、總噸數約八百噸の新造木造汽船に於て就役後餘りに浸水甚しき以て入渠・検査をなしたるに、助骨及び外板に敲釘孔を穿ちたるのみにて敲釘を用ひず、ボテを填充したるもの百數十箇所に及びたるを發見したりと云ふ。従つて大形木船汽船の海難頻發し海上保險業者は多大の損害を蒙るに至りたる結果、大正七年大阪に會合して研究を遂げ海難の原因が粗製にある事を確め、木造の検査に關する準則を定め實施せんと試みたが、時恰も世界大戰の終局に近づき遂に之が實施を見るに至らずして止みたり。

### 第二節 鋼船

#### 第一項 旅客船

##### 一、明治四十一年以後世界大戰迄の建造船舶

明治四十一年以後大正三年八月世界大戰勃發に至るまでの造船界の状況を見るに前半に於ては日・露戰役後經濟界の不況の爲め一時新規註文杜絶し、僅かに前年來契約成立したる日本郵船會社歐洲航路船加茂丸級五隻・帝國海軍協會義勇艦さくら丸・うしろ香丸の姉妹船及び東洋汽船會社の天洋丸級第三船春洋丸の進水を見たるのみならず、幸にして明治四十四年以降再び順調となり、引續き日本郵船會社の香取丸・鹿島丸の二船及び諏訪丸級三隻の註文あり、其の他帝國海軍協會義勇艦さかき丸・大阪商船會社大連航路船はるびん丸、鐵道院の鐵道連絡船高麗丸・新羅丸等の建造進水を見るに至り、世界大戰迄此の好況を持續したり。

此の期間千噸以上の旅客船の進水せるもの合計二十三隻・其の總噸數合計十六萬三千三百七十噸にして之を表示すれば左の如し、

建造所	船名	進水年月	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	三島丸	明治四一—四月	八、五〇〇	日本郵船會社	賀茂丸級歐洲航路船なり
川崎造船所	宮崎丸	四一—九月	八、五〇〇	日本郵船會社	賀茂丸級歐洲航路船なり
川崎造船所	平野丸	四一—四月	八、五二〇	帝國海軍協會	義勇艦第一船、後貨物船となり五洋丸と改む
川崎造船所	熱田丸	四一—一〇	八、五二〇	帝國海軍協會	賀茂丸級最後のもの
川崎造船所	さくら丸	四一—六月	三、二〇四	日本郵船會社	さくら丸と姉妹船にして義勇艦第二船
川崎造船所	北野丸	四二—二月	八、五二二	日本郵船會社	
川崎造船所	うしろ香丸	四二—三月	三、二七二	帝國海軍協會	

建造所	船名	進水年月	總噸數	註文主	備考
長崎三菱造船所	春洋丸	明治四四—二月	一三、三七七	東洋汽船會社	天洋丸級第三船(第三〇圖)
川崎造船所	横濱丸	四五—一月	六、四六九	日本郵船會社	姉妹船(第三四圖及び附圖第五)
川崎造船所	静岡丸	四五—三月	六、四六八	日本郵船會社	(第三五圖及び附圖第六)
川崎造船所	山城丸	四五—七月	三、六〇六	鐵道院	姉妹船(第六六圖及び附圖第四三)關釜連絡船
川崎造船所	高麗丸	大正元—一〇	三、一〇七	鐵道院	(附圖第二)
川崎造船所	新羅丸	元—一一	三、一〇七	鐵道院	(附圖第二)
長崎三菱造船所	安洋丸	二—一一	九、五三三	東洋汽船會社	姉妹船(第三二圖及び附圖第三)
川崎造船所	香取丸	二—一三	一〇、五一二	日本郵船會社	義勇艦第三船(第三一圖)
川崎造船所	鹿島丸	二—一六	一〇、五五八	帝國海軍協會	三姉妹船(第三三圖及び附圖第四)
川崎造船所	さかき丸	二—一三	三、八七五	帝國海軍協會	大連航路船(附圖第一)
長崎三菱造船所	諏訪丸	三—一三	一一、七五七	日本郵船會社	姉妹船
川崎造船所	伏見丸	三—一六	一〇、九四〇	日本郵船會社	
川崎造船所	八坂丸	三—一三	一一、八一三	日本郵船會社	
川崎造船所	はるびん丸	三—一七	五、一六九	大阪商船會社	
大阪鐵工所	宮古丸	三—一七	一、〇一三	大阪商船會社	
神戸三菱造船所	八重山丸	三—一七	一、〇三五	大阪商船會社	

等今此の中其の主要なるものにつき概説すれば左の如し、  
(高麗丸及び新羅丸は連絡船の項に於て概説す)

(1) 平野丸・熱田丸・北野丸・三島丸及び宮崎丸 平野丸外四隻は明治四十年中の進水に係る賀茂丸(日本近世造船史第四十二圖)と同型船にして、日本郵船會社註文の歐洲航路用八千五百噸級旅客船なり。今賀茂丸に就き其の概要を示せば左の如し、  
同船は鋼製雙螺旋重構船にして、選信省造船獎勵法にロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格し上甲板及び第二甲板の外、船首樓甲板・船尾樓甲板・船橋樓甲板・遊歩甲板・端艇甲板及び後部端艇甲板を有し、其の主要項目は次の如し、

#### 第三章 造船術の進歩



長	四六五呎
幅	五六呎
深	三四呎六吋
總噸數	八、五三三噸
純噸數	五、二八四噸
甲板下噸數	六、八一九噸
載貨重量	九、四二〇噸
滿載吃水	二七呎 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 吋
旅客定員	一等八三人・二等三二人・三等一五〇人

旅客設備として一等客室は船橋樓甲板上に、同食堂は上甲板上船橋樓内最前部に之を設け、社交室・喫煙室は遊歩甲板上前部及び後部に夫々之を設く。二等客室は上甲板上船尾樓内及び船尾樓甲板上甲板室内又同食堂は船尾樓内中央部に設けらる。三等客室は前部第二甲板上第一船樓甲板間並に最前部區劃甲板間に設けらる。

主機は雙螺旋三聯成ピストン式汽機にして、機關要目並に試運轉結果の概要は熱田丸を代表船に採りて第二編第三章第七節C表(其の二)に之を掲ぐ。

(2) さくら丸及びびう免の香丸 さくら丸(日本近世造船史第四十一圖)及びびう免の香丸は帝國海事協會が日・露戰役後、建造せる義勇艦にして、平時は旅客船として臺灣航路に使用し、戦時は之を武装して巡洋艦の任務に當らしむる目的を有し、三菱長崎造船所の建造する處なり。此の二隻は多少寸法の相違あるも姉妹船として見ることを得べし。今さくら丸に就き概説すれば左の如し、

さくら丸は鋼製輕甲板船にして選信省造船獎勵法並にロイド船級一〇〇Aに合格し、遮浪甲板・輕甲板・第二甲板の外、前後部端艇甲板を有し其の主要項目左の如し、

長	三三五呎
幅	四三呎
深	二三呎九吋

總噸數	三、二〇四噸
純噸數	一、七三〇噸
甲板下噸數	一、八九六噸
載貨重量	四、九二〇噸
滿載吃水	一七呎
旅客定員	一等四七人・二等五三人・三等二六八人

旅客設備として遮浪甲板上に特別一等客室を、輕甲板上中央部に普通一等客室を設け、遮艇甲板上前方に讀書室及び食堂を、同中央部に喫煙室を設く。二等客室は輕甲板上後部兩舷に設け、其の内側に同客用食堂を、又遮浪甲板上後部甲板室に喫煙室を設く。三等客室は輕甲板上前部第二船艙内甲板間及び第二甲板上前部第二船艙内甲板間及び後部第二甲板上第三船艙内甲板間に之を設く。

乗員設備として船長以下甲板部高級船員室は端艇甲板及び輕甲板室に、機關部高級船員室は輕甲板上中央部右舷に、又甲板部普通船員室は第二甲板前方甲板間に、機關部普通船員室は輕甲板上中央部左舷甲板間に之を設備す。

主機は三番・三軸の直結パーソンズ・タービン汽機一組、汽罐は宮原式水管罐にして、船の特質上諸機關・操舵機・舵等を總て水線下に裝置し、舷側石炭庫の石炭を以て裝甲に代へたり。兩船の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節D表に掲ぐ。

同姉妹船は關・釜連絡船として鐵道院の使用に供せられしが、さくら丸は後大洋汽船會社に賣却せられ、大正七年中横濱船渠會社にて純貨物船に改造し、五洋丸と改名せらる。う免の香丸は大正元年九月門司港内碇泊中暴風雨に會し、不幸にして沈没したりしが、其の後三菱神戸造船所其の浮揚作業に當り、翌二年神戸港に曳航し遂に解撤せらるゝに至れり。

(3) 春洋丸(第三十圖) 春洋丸は東洋汽船會社が舊きに北米航路桑港線使用船として長崎三菱造船所に注文建造したる天洋丸級と同型の姉妹船にして、同様の目的の爲め同造船所に注文し明治四十四年二月進水す。即ち其の主要項目左の如し、

長	五五〇呎
幅	六三呎
深	四六呎六吋



總噸數	一三、〇三九噸
純噸數	六、三六一噸
甲板下噸數	一一、六二八噸
載貨重量	一〇、四四〇噸
滿載吃水	三一呎八吋
旅客定員	一等二五五人・二等七三人・三等七〇二人

同船は鋼製三層重構船にして、逕信省第一級船及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cの資格を有す。上甲板以下二層全通甲板あり。尙ほ船橋樓甲板・端艇甲板を有す。

二重底は船の全長に亘り、支水隔壁は九・船口は七箇あり、何れも上甲板に開口す。

旅客設備は一等客用としては船橋樓甲板上中央部兩舷に各一箇の特別室の外、同甲板上及び第二甲板上中央部等に普通一等客室を設け、端艇甲板上後端には椰子室を、船橋樓甲板上前部に應接室を、同甲板上後端に喫煙室を設け、尙ほ之に接してレンジ及び酒場を設備す。食堂は上甲板上船橋樓内最前端に之を設く。二等客室は第二甲板上中央後部左舷に配し、食堂は同右舷に、喫煙室は上甲板上船橋樓内後端に配置す。

三等客室は支那人用として第二甲板上甲板間後部區劃内及び第三甲板間後部區劃内に、日本人用として第二甲板上甲板間前方區劃内及び第三甲板上甲板間前方區劃内に之を設く。

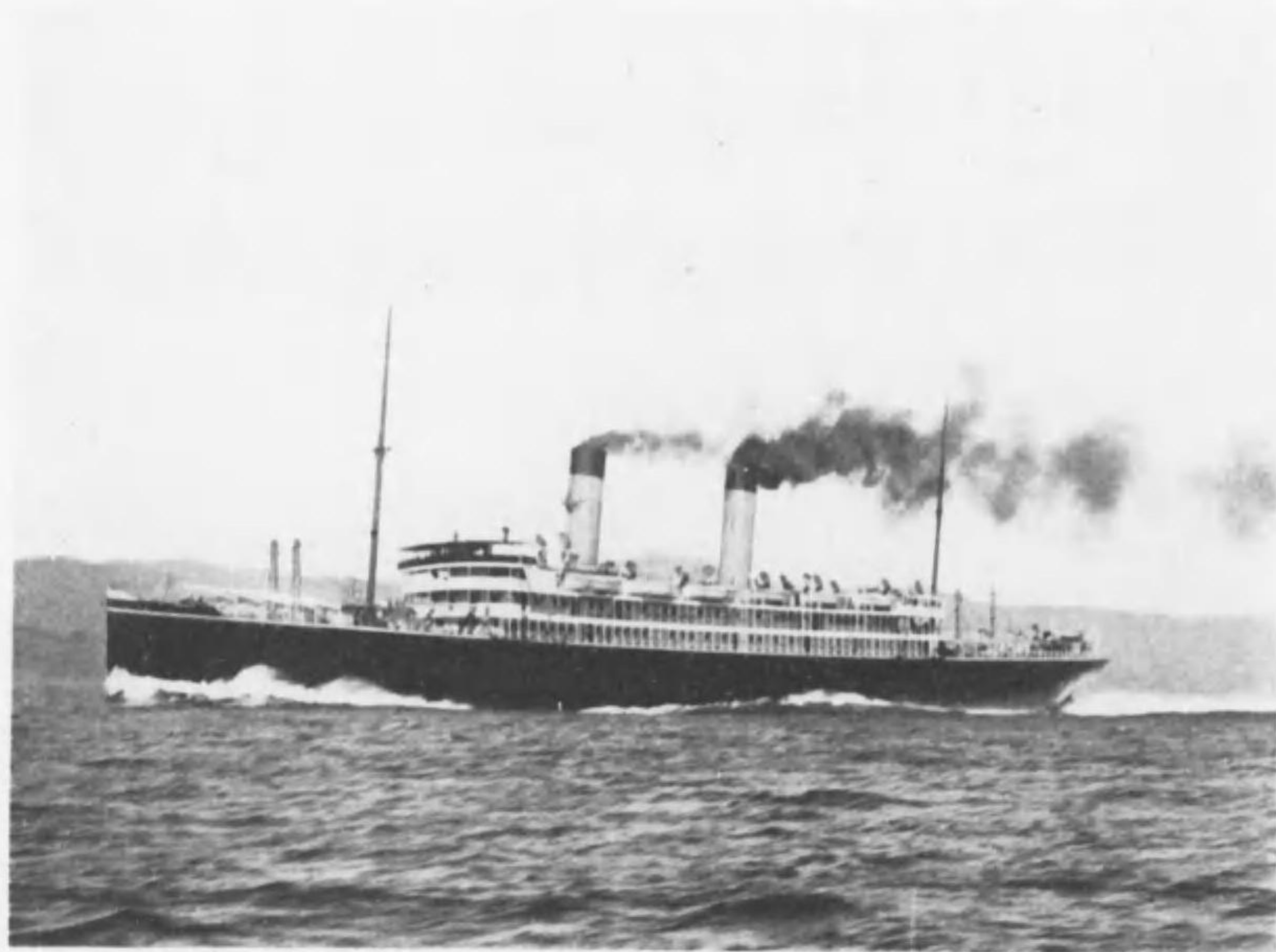
乗員室として船長以下甲板部高級船員は端艇甲板上前部に、機關部及び其の他高級船員は第二甲板上甲板間中央部右舷に配置す。又普通船員室とし水夫室は第二甲板上甲板間最前區劃内を以てし、火夫室は第三甲板上甲板間中央後部を區劃して之に充つ。

各部構造及び裝飾既に天洋丸・地洋丸二隻の建造經驗を有せしを以て同船は大に好評を博したり。

主機の三筒・三軸直結パーソンズ・タービン汽機一組なること、其の他機關の種類・型式・數及び寸法殆んど總て天洋丸と同様なれども、タービン汽機が三菱造船所の製造に係り、汽罐の配列が三筒宛對向なりしを二筒宛に改め、且つ石炭専燒となしたるは著しき相異點なりとす。機關要目竝に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節り表に之を掲ぐ。

(4) 安洋丸(附圖第二) 安洋丸は東洋汽船會社が其の南米航路用貨・客用輸送の目的を以て長崎三菱造船所に注文建造せしめたるものにして、本邦最初のギヤード・タービン船なり。

第三十三圖 春洋丸





同船は鋼製三層遮浪甲板船にして通信省造船獎勵法及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格し、遮浪甲板以下二層の全通甲板と端艇甲板・船橋樓甲板・艙樓甲板を有す。二重底は船の全長に亘り、支水隔壁數八、艙口は五箇あり、何れも遮浪甲板に開口す。

長	四七五呎
幅	六一呎
深	四〇呎八 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋
滿載吃水	三〇呎四吋
載貨重量	一一、五四〇噸
總噸數	九、四九九噸
純噸數	五、九九三噸
甲板下噸數	八、七九六噸
旅客定員	一等三〇人・二等五〇人・三等六三八人。

旅客設備は一等客用として遮浪甲板上船橋樓内前部兩舷に客室を、同最前部に食堂を、又端艇甲板中央に喫煙室を設く。二等客室は上甲板間石炭庫より後方兩舷に之を設け、其の中央を食堂とし、喫煙室は遮浪甲板上船橋樓内後端右舷に之を設く。三等客室は日本人用として上甲板上甲板間及び第二甲板上甲板間後部二區劃内に三百四人を、上甲板上最後端の區劃内に三十人を收容し得る婦人室を設く。又支那人用として上甲板上、甲板間石炭庫前方の二區劃内に三百四人を收容し得る設備を有す。

乗組員設備としては船長以下高級船員室は端艇甲板上前方に、機關長以下機關部高級船員室は船橋樓内後方左舷に、其の他高級船員室は同右舷に之を設け、水・火夫等普通船員室は上甲板上、甲板間最前部區劃内に之を設く。

主機は本邦最初のパーソンズ・ギヤード・タービン二組（同船建造者製造）にして、其の機關要目並に試運轉結果概要は第二編第三章第七節り表に之を掲ぐ。

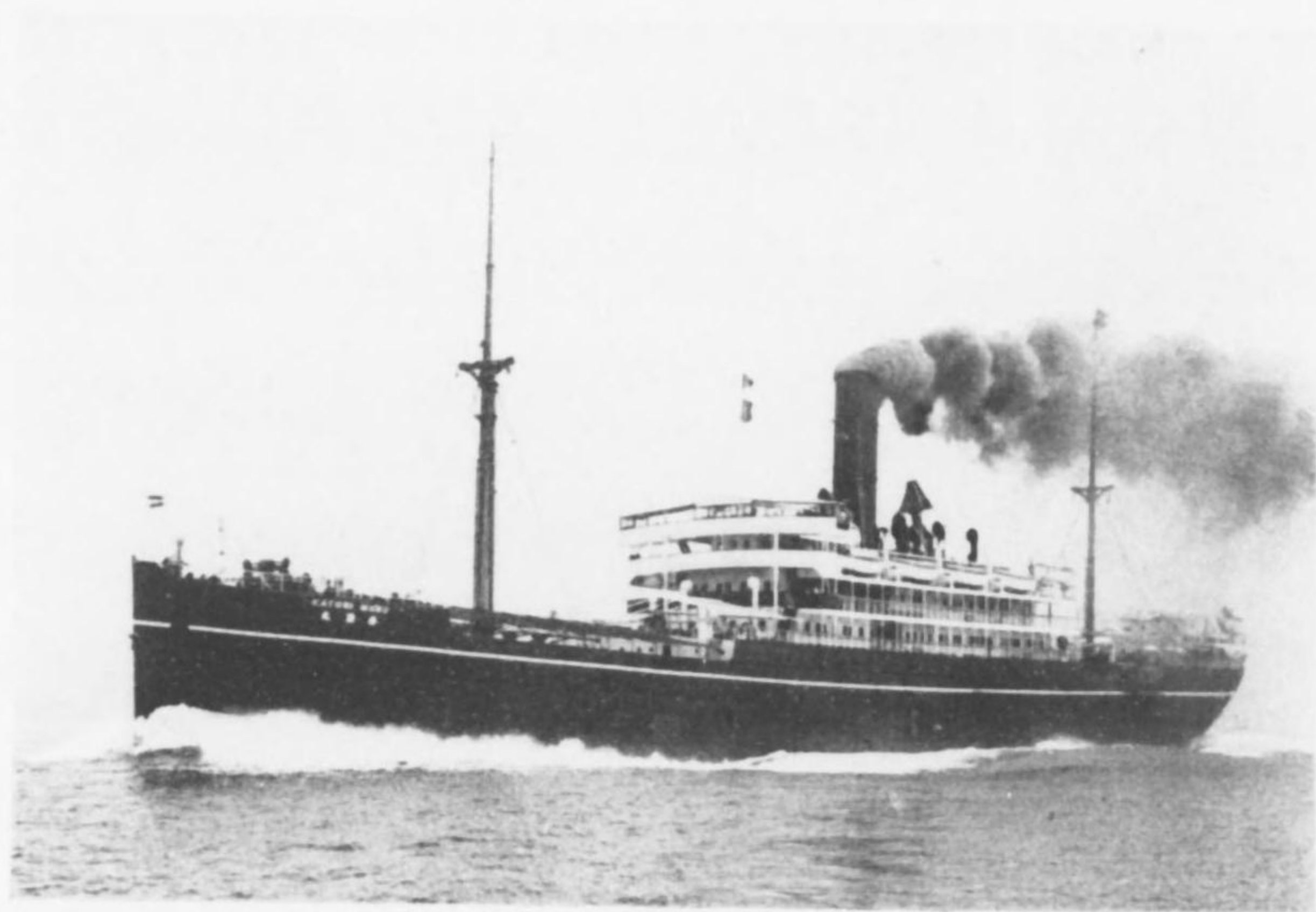
(5) さかき丸（第三十一圖）さかき丸は川崎造船所の建造に係り帝國海事協會義勇艦の第三船なれども其の設計に當りては、さくら丸及びうめ丸の香丸の經驗に鑑み、平時使用者なる南滿洲鐵道株式會社の要求を尊重し協會側は單に戰時に於ける最高速度を二十一節以上とすべきを







丸 取 香 圖二十三第





て釣桶式とし、第二甲板上前部の区割を之に充つ。

甲板部高級船員室は端艇甲板上に、機關部船員室は覆甲板船橋樓内後部左舷に、其の他高級船員室は同中央部に配置す。

無線電信室は端艇甲板に設け、選信省式送・受信装置を裝備す。

發電機は百ボルト三十五キロのもの二臺を有し、平時にありては一臺を使用し、他を豫備とす。

操舵機はブラウン專賣のテレモーター式を採用し、蒸氣若くは水壓力により操舵を行ふ外、尙ほ手働装置を有す。

電話及び傳聲管を有し又電扇・暖房装置等を完備す。

主機は一笛・一軸直結カーチス・タービン汽機二組にして、其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節D表に之を掲ぐ。

(6) 香取丸・鹿島丸(附圖第三及び第三十二圖) 香取丸・鹿島丸は日本郵船株式會社一萬噸級歐洲航路船にして、前者は長崎菱三造船所に、後者は神戸川崎造船所に注文して建造したる姉妹船なり。今香取丸に就き其の概要を示せば左の如し、

同船は鋼製三螺旋重構船にして選信省造船獎勵法並にロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格し、上甲板・第二甲板・第三甲板の三層全通甲板並に船樓甲板・船橋樓甲板・艙樓甲板・遊歩甲板・前後部端艇甲板等あり。

二重底は船の全長に亘り、支水隔壁の數は八箇にして船内を六艙に分てり。第一・第二・第四及び第五艙口は上甲板に、第三艙口は船橋樓甲板に、第六艙口は船尾樓甲板に之を設けたり。船體主要項目左の如し、

長	四九〇呎
幅	六一呎
深	三六呎六吋
滿載吃水	二八呎五 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> 吋
排水量	一八、七五〇噸
總噸數	一〇、五一二噸
純噸數	六、五一七噸
甲板下噸數	八、一七三噸
旅客定員	一等八一人・二等四二人・特別三等八人・三等一七八人。



旅客設備は一等客用として遊歩甲板上に一箇の特別室の外、普通客室・喫煙室・社交室等を設け、尙ほ船橋樓甲板及上甲板船橋樓内前部にも船室を配置す。食堂は船橋樓甲板中央部に之を設く。二等客室は艀樓甲板上・上甲板及び後部艀樓内に、同食堂は艀樓内前部に、喫煙室は艀樓甲板上に之を設く。特別三等室は艀樓内に、三等室は第二甲板上後部甲板間に之を設け、二重寢棚とす。各室裝飾は何れも清楚を旨とし白色塗料を施す。

ホール式炭酸瓦斯製氷機を備へ、四千六百立方呎の冷蔵庫を有す。電燈・電扇等の原動力として六十五キロ發電機二臺を用ふ。無線電信室は艀樓甲板上後部に之を設く。

香取丸には本邦唯一のビストン式及び廢汽タービン兩種機聯合三軸裝置を、鹿島丸には普通雙螺旋三聯成ビストン式汽機を夫々裝置したるを以て、其の實績の比較には當時船舶界より多大の注目を受たり。第二編第三章第七節(其の四)に後者の、同日表に前者の機關要目並に試運轉結果の概要を掲ぐ。

(7) 諏訪丸(附圖第四)・伏見丸及び八阪丸(第三十三圖) 諏訪丸・伏見丸及び八阪丸は日本郵船會社が歐洲航路船として注文したる旅客船にして、前二者は長崎三菱造船所、八阪丸は川崎造船所の建造に屬し、諏訪丸は其の船内裝飾總て英國倫敦ワリリング・エンド・ギロー會社の設計及び製造に係るも、伏見丸は全部三菱造船所にて建造し其の裝飾は主として桃山式を採用す。又八阪丸は其の一部裝飾を獨逸伯林フェライグニエレ・ウエルクスタツテン・フュール・クンスト・イム・ハンドウエルクの設計及び製造に委託し、其の他は皆川崎造船所にて建造す。是等の中八阪丸は大正四年十二月地中海に於て獨逸潜水艦の爲めに撃沈の厄に遭ひたり。

今諏訪丸につき詳述すれば左の如し、

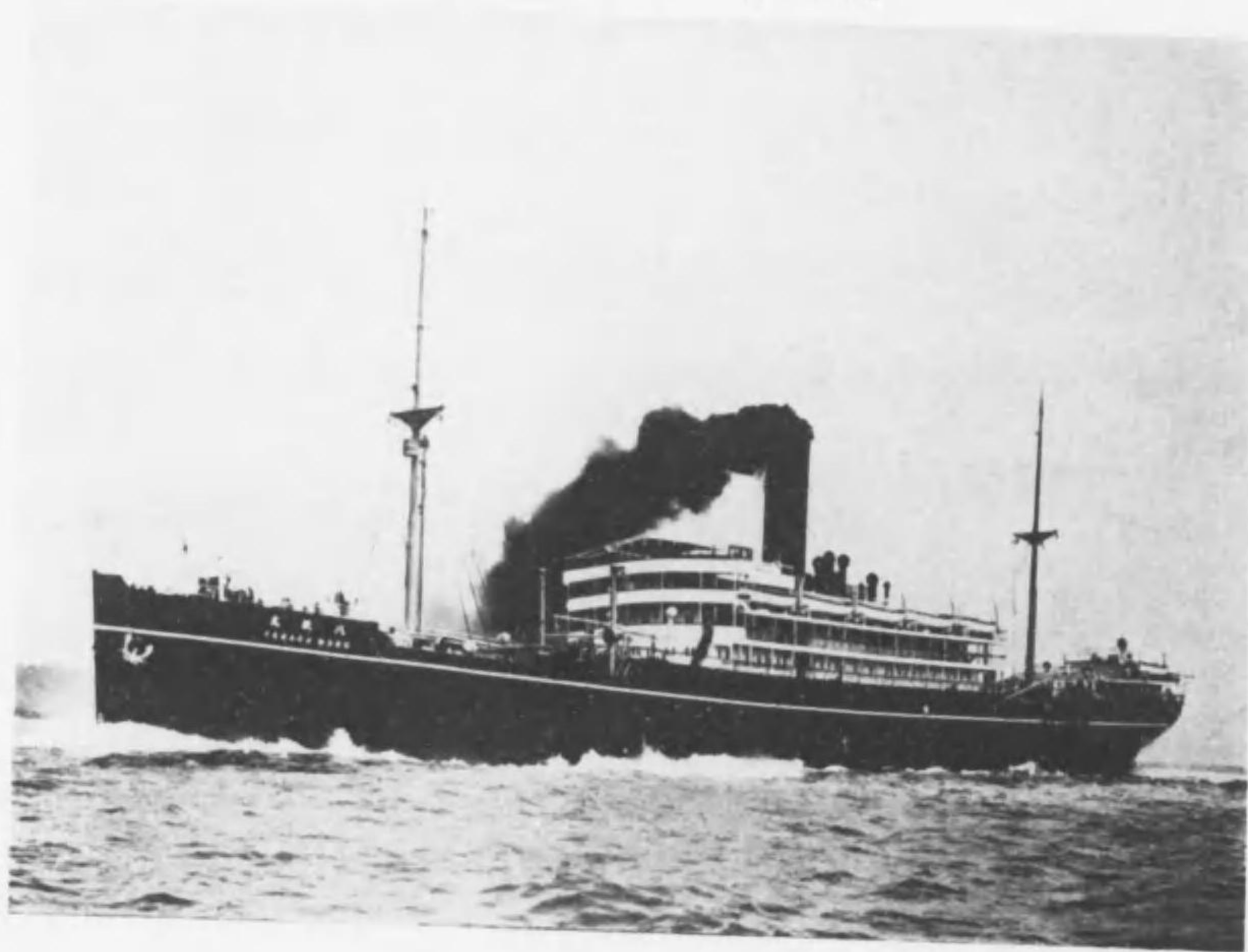
同船は選信省及びロイド造船規程に準據して建造し、選信省第一級船及びロイド船級一〇〇A1・L・M・Cに合格せる二層重構船にして、上甲板・第二甲板・艀樓甲板・船橋樓甲板・艀樓甲板・遊歩甲板・端艇甲板を有す。

二重底は船の全長を通じて設けられ、船艙の數は六箇、第一・第二・第四及び第五艙口は上甲板上に、第三艙口は船橋樓甲板上に、第六艙口は艀樓甲板上に設けらる。

船體主要項目は左の如し、

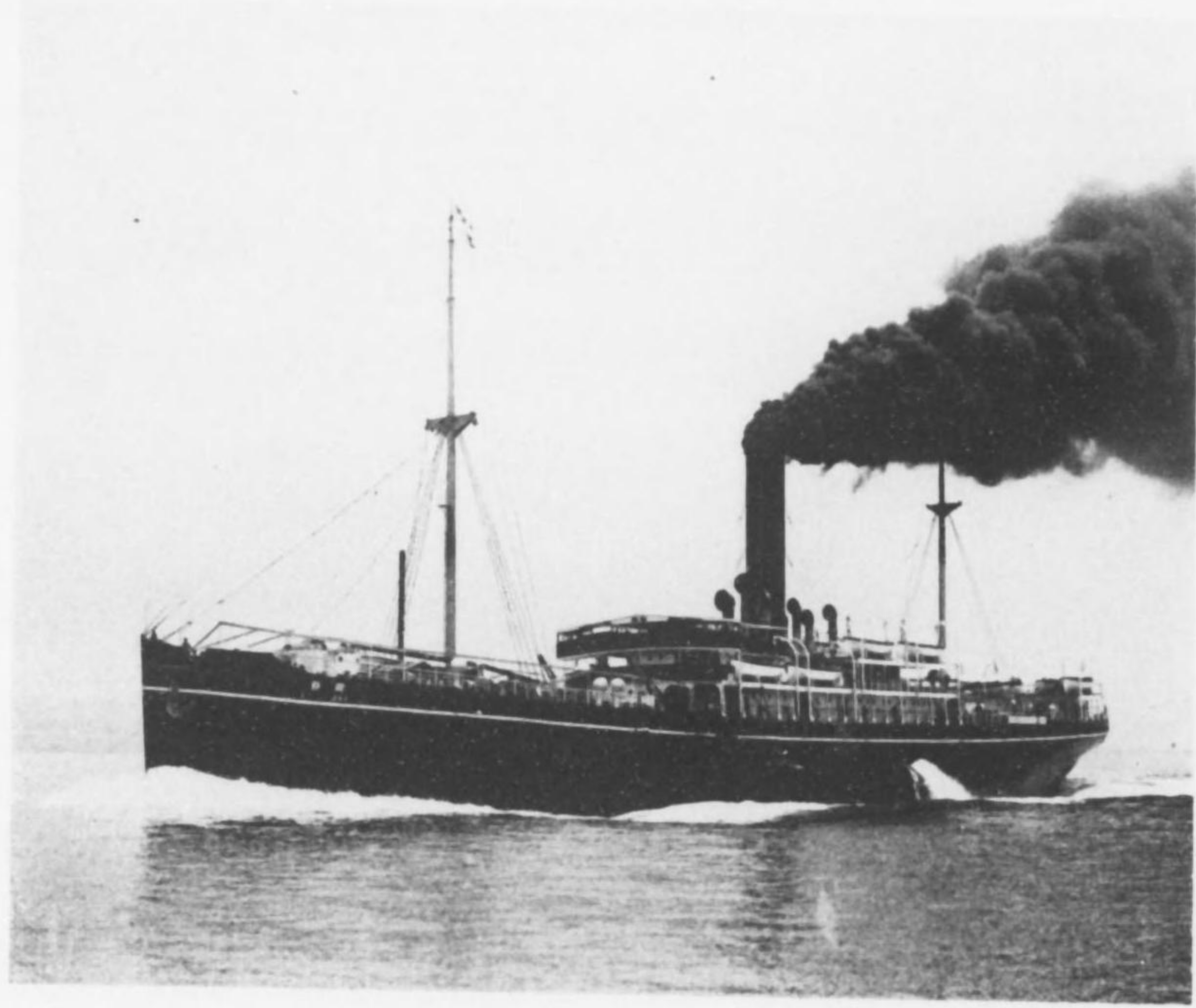
長 五〇五呎  
幅 六三呎六吋

第三十三圖 八阪丸





丸 岡 静 圖四十三第





深	三七呎六吋
滿載吃水	二九呎一 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 吋
載貨重量	一一、九〇〇噸
總噸數	一〇、九二七噸
純噸數	六、八六三噸
甲板下噸數	八、九七一噸
旅客定員	一等一三二人・二等六〇人・特別三等一二人・三等一七八人。

一等客室は遊歩甲板上に一箇の特別室ある外、遊歩甲板・船橋樓甲板及び上甲板上に之を設け、食堂は船橋樓甲板上前部に、社交室及び喫煙室は遊歩甲板後部に、小兒室は上甲板中央部に設けらる。二等客室は艦樓甲板及び上甲板上艙部に、同食堂は艦樓内前部に之を設け、喫煙室は艦樓甲板上に配置す。特別三等客室及び普通三等室は第二甲板上艙部に設け、前者は男子用十人室・女子用二人室各一箇にして、後者は六十二人及び百十六人の二區劃とす。

船長室及び甲板部高級船員室は艦艇甲板上に、機關部高級船員室は上甲板上中央部左舷に、事務員室は同右舷に配置し、又普通船員室は艙部上甲板上及び第二甲板上に之を設く。

無線電信室は艦艇甲板上後部に在り、通信省式無線電信装置を備ふ。

八十五キロ發電機二臺を備へ、一臺にて克く全船内電燈に電力を供給し得るものとす。

ホール型炭酸瓦斯式製氷機を備へ、五千七百六十立方呎の冷蔵庫を有す。

主機は何れも雙螺旋三聯成ピストン式汽機にして其の寸法を同ふし、他機關も同様なりとす。諏訪丸を代表船に採りて其の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節C表(其の二)に掲ぐ。

(8) 靜岡丸(附屬第五及び第三十四圖)及び横濱丸 日本郵船會社が米國航路用として前者を川崎造船所に、後者を長崎三菱造船所に注文建造せしめたる姉妹船にして、滿載吃水異なる外、大同小異なり。靜岡丸を代表船に採りて其の機關並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節C表(其の四)に掲ぐ。

(9) 山城丸(附屬第六及び第三十五圖) 日本郵船會社が上海航路用として同時に英國グラスゴウのネビア・アンド・ミラー會社に建造せ



しめたる近江丸の姉妹船にして、技術・價格・速力等に於て何等遜庭を見ず。其の機關要目竝に公試運轉結果の概要を第二編第三章第七節の表(其の四)に掲ぐ。

二、世界大戦中の建造船舶

大正三年九月以降同七年十一月に至る世界大戦中に於ける我國造船界は開關以來未曾有の活氣を呈したれども、新造船は何れも貨物船にして旅客船は僅かに大阪商船會社のはわい丸・まにら丸・あふりか丸・あらびや丸・湖北丸及び湖南丸、日清汽船會社の鳳陽丸、島谷汽船會社春日丸及び朝鮮郵船會社の平安丸に過ぎず、其の隻數合計九・總噸數合計五萬八千五百八十五噸なり。今之を表示すれば左の如し、

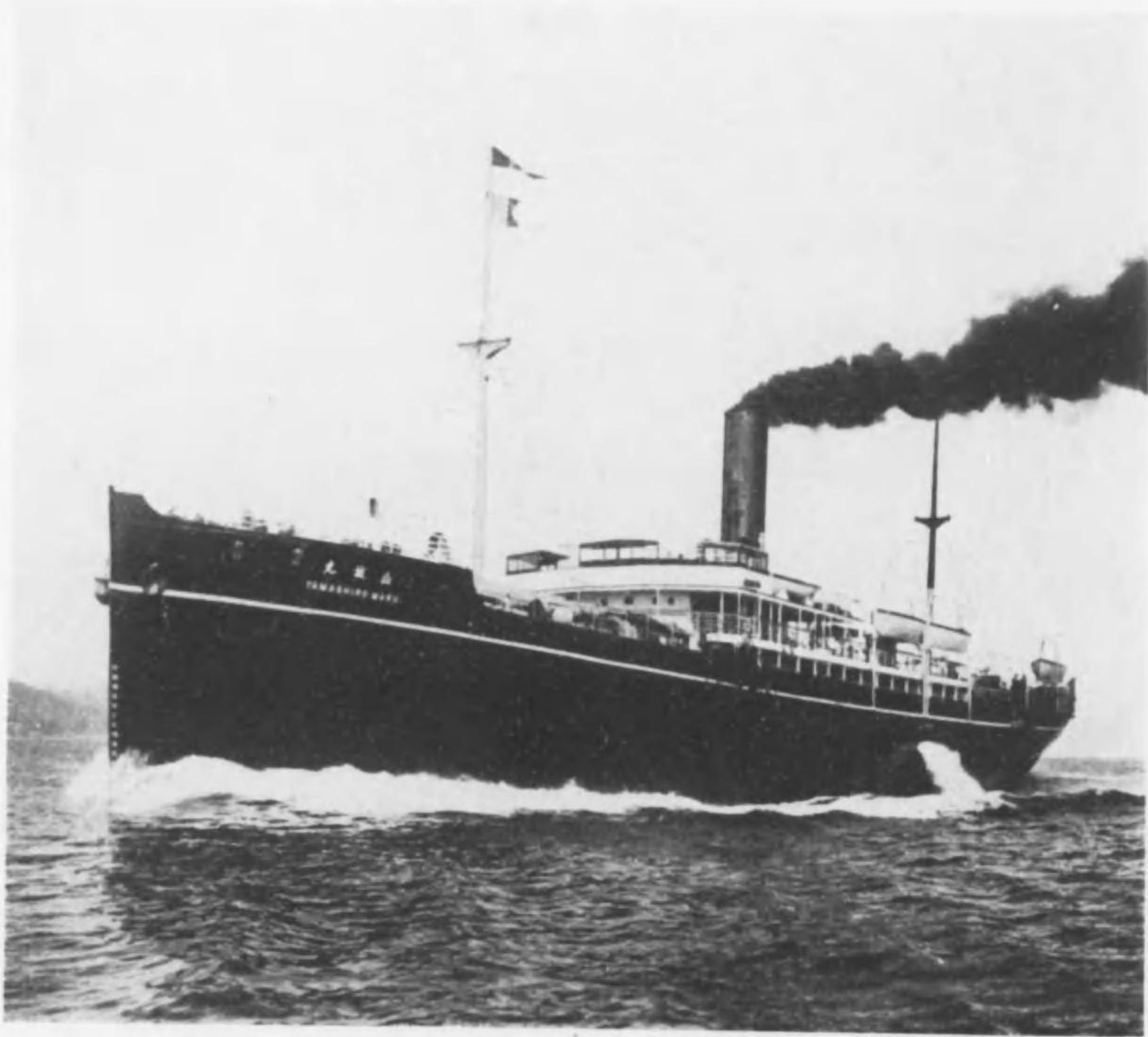
建造所	船名	大正進年水月	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	はわい丸	四年五月	九、四〇二	大阪商船會社	北米航路移民姉妹船(第三六圖)
長崎三菱造船所	まにら丸	四年六月	九、五〇五	"	"
大阪鐵工所	湖南丸	四年七月	二、六六四	"	大阪・天津航路船姉妹船(第三七圖)
川崎造船所	湖北丸	四年八月	二、六一〇	"	(第六四圖及び附圖第四一)
大阪鐵工所	鳳陽丸	四年四月	三、九七七	日清汽船會社	"
小野造船鐵工所	春日丸	五年六月	一、三六九	島谷汽船會社	仁川・北支那線
川崎造船所	平安丸	六年五月	一、五八〇	朝鮮郵船會社	"
三菱長崎造船所	あふりか丸	七年一月	九、四九九	大阪商船會社	まにら丸と同型船北米航路船(附圖第七)
"	あらびや丸	七年四月	九、四九九	"	"

今是等の中其の主要なるものにつき概説すれば左の如し、

(1) はわい丸(第三六圖)及びまにら丸 はわい丸及びまにら丸は大阪商船會社が北米航路移民船用として特に設計し、前者を川崎造船所に、後者を長崎三菱造船所に註文し建造したる貨・客船にして、其の主要項目は全く同一なり。今はわい丸に就いて詳記すれば左の如し、

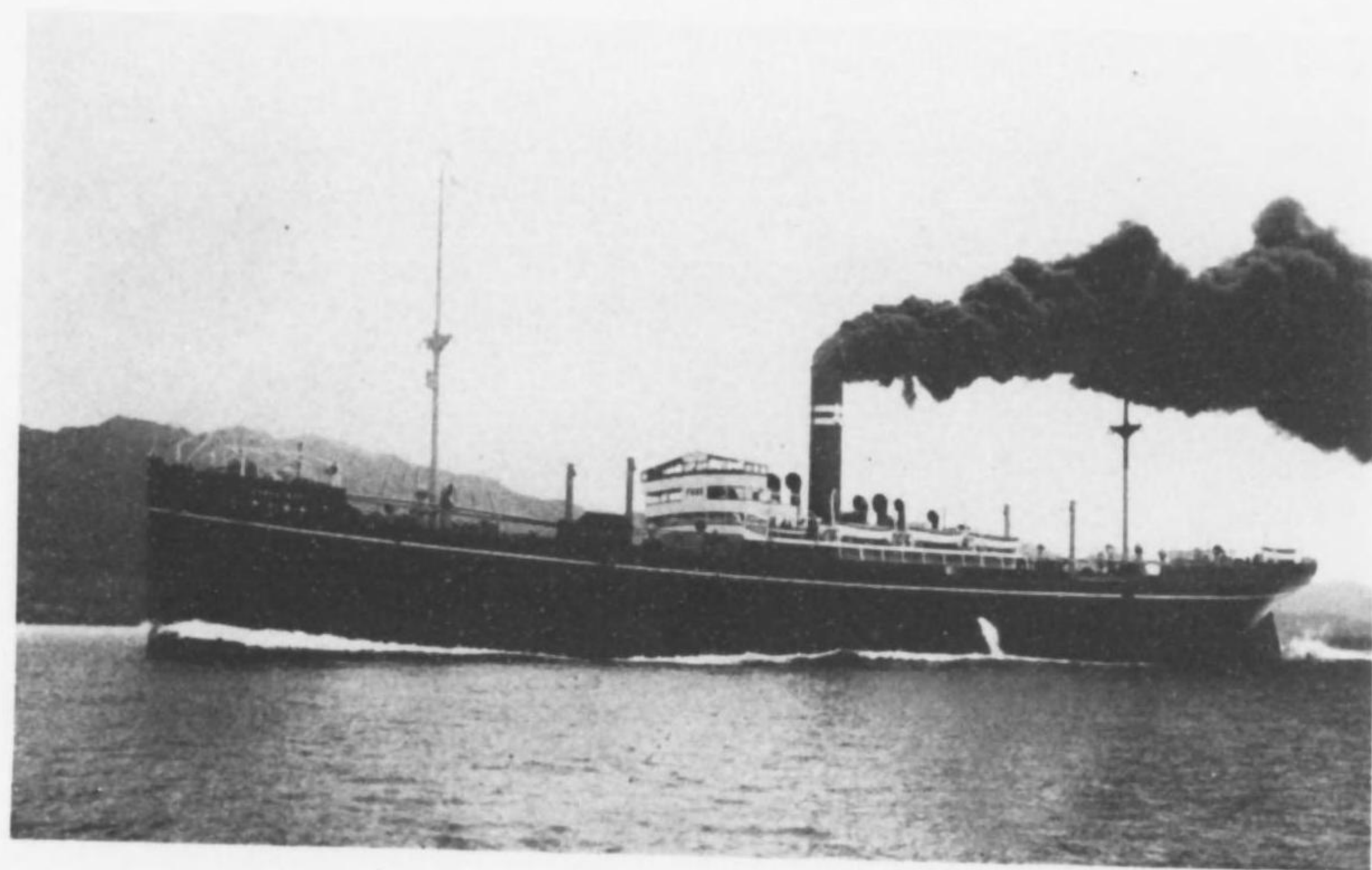
長 四七五呎  
幅 六一呎  
深 四〇呎九吋

丸 城 山 圖五十三第





丸 い わ は 圖六十三第





總噸數	九、四八二噸
純噸數	五、九八〇噸
甲板下噸數	八、八三〇噸
滿載吃水	二七呎一〇吋
載貨重量	一一、七四八噸

同船は雙螺旋三層覆甲板船にして通信省第一級船及びロイド船級一〇〇A1・L・M・Cの資格を有し、覆甲板・上甲板・第二甲板・艙樓甲板・端艇甲板・艙樓甲板等を有す。

旅客設備としては船橋樓内前部中央食堂に接して豫備一等客室三箇を設け、移民客室としては上甲板上機械室圍壁より後部を之に充て、合計二百八十四人を收容し得る二重寢臺を設く。其の中五十二人に對しては船體中央部兩舷に各二箇の區劃を設け、此の内に隔離收容し得る様配置せり。又船橋樓後部に移民用公室を設け、卓子及び椅子を備へ隨時休憩及び娛樂の用に供する等大に移民優待の方法を講ぜり。

乗組員設備としては船橋樓甲板上前部に船長以下の甲板部高級船員室を、船橋樓中央部右舷に機關部高級船員室を、又同所前部食堂周圍に其の他の高級船員室を設け、船首樓内に水夫室を、其の下部上甲板第一區劃に火夫室を設け、夫々設備を施せり。

特種貨物運搬用として、一萬七千餘立方呎の容積を有する絹物格納庫及び八千餘立方呎の冷蔵貨物庫と二千八百餘立方呎の冷蔵食料品貯藏庫を設備す。

兩船の機關要目竝に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節の表(其の二及び四)に之を掲ぐ。

(2) **あふりか丸・あらびや丸**(附圖第七) **ありぞな丸・及びあらばま丸** あふりか丸外三隻は前記はわい丸と同型船にして、同様北米航路に使用の目的を以て何れも長崎三菱造船所に於て建造せられたるものなれども、前者に比し一層改善せられ、英國商務院のサブデイビジョン規則B曲線に依り其の支水隔壁を配置し、端艇も亦同院の規則に準據して設備し、又客室に關しては米國客船検査規則に従ひ之を完備せり。其の主要項目はわい丸と同様なり。

同船は遮浪甲板船にして旅客設備として、一等客室は遮浪甲板上船橋樓内左舷に設け、定員四十二名を收容し得。食堂は同樓内最前部に配置す。三等客室は上甲板後部甲板間に設け、機關室圍壁より船尾に互る全部を之に充て、各二十人を容るゝに足る婦人室四箇を設け、總員三百十六人を收容し得。尙ほ外に男子及び女子用各別に病室を設備す。



乗員設備としては船長以下甲板部高級船員室は端艇甲板上前部に、機関部高級船員室は遮浪甲板上船橋後部左舷に、又普通船員室は船首樓及び其の下部甲板間の區劃に之を設く。

特種設備としては第四船艙内に冷蔵貨物庫を、又第一及び第二船艙上甲板甲板間兩側に絹物庫を特設し、是等貨物の輸送に便す。主機は普通の雙螺旋三聯成ピストン式汽機にして、あらば丸を代表船に採りて其の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節C表(其の二)に掲ぐ。

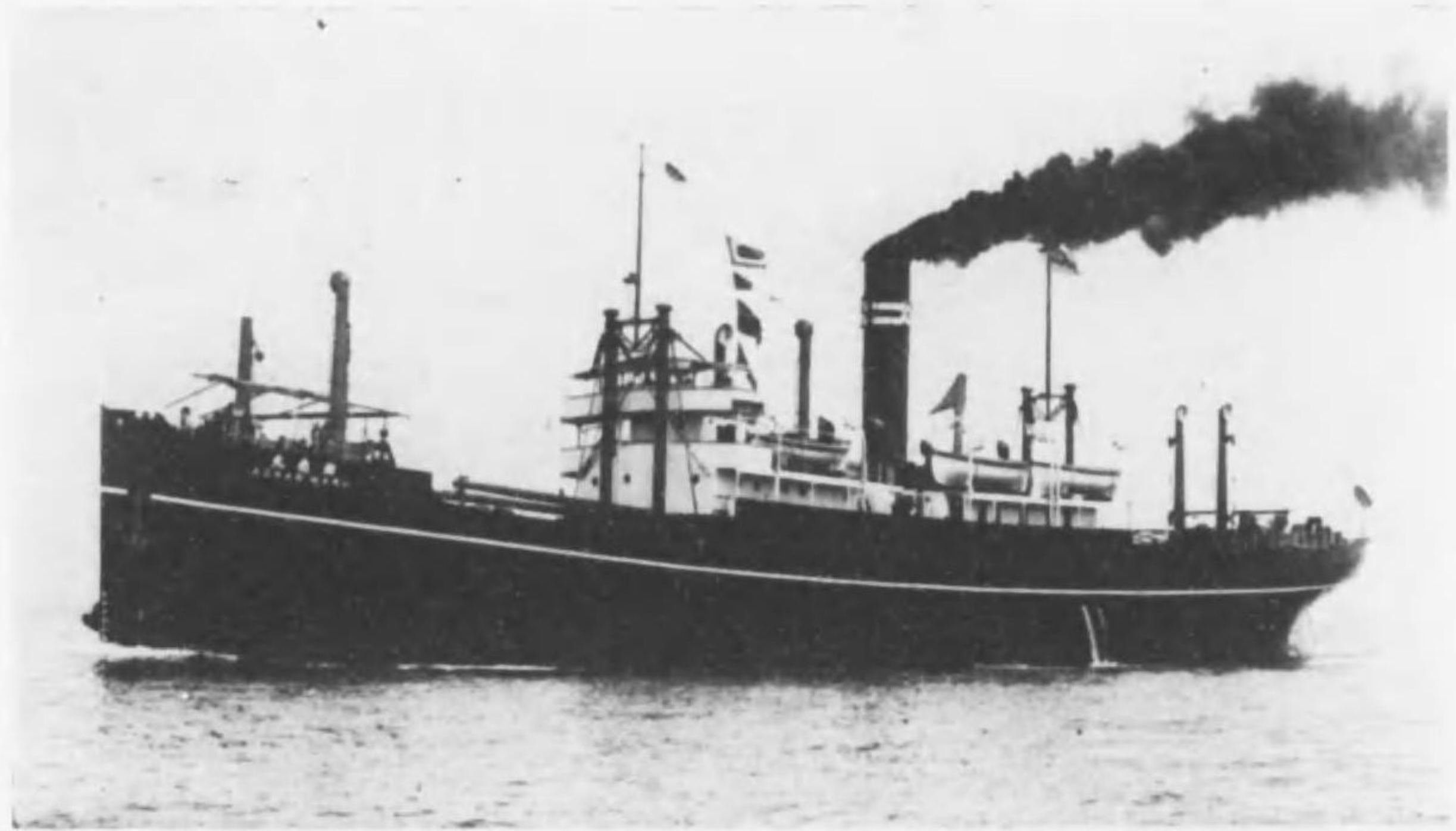
(3) 湖南丸・湖北丸(第三十七圖) 此の二隻は大坂商船株式會社が大坂・天津間航路に使用の目的を以て前者を大阪鐵工所に、後者を神戸川崎造船所に注文し建造したる姉妹船にして、従來同航路に使用の大智丸及び大智丸に比し幾多の特色を發揮し、同航路に於ける優秀船として目せらるゝものなり。尙ほ同船の成績に鑑み同社は、日清汽船株式會社は同九年二隻を建造するに至れり。

今同船に就き特記すべき點二・三を擧ぐれば同船は河川通航の爲め比較的淺吃水となし、且つ艙部に特に錨鎖孔及び揚錨機を裝備し、又減水期に備へんが爲め大・小二種の推進器を準備し、必要に際し直ちに換裝することを得せしむ。白河結氷期の航行に對し船體の補強として艙部船の長さの五分の一開外板の厚さを増し、普通肋骨間に單山形肋骨一本宛を増設す。其の他橋は島居型を採用しデリックの取扱に便ならしめ、艙口は大型とし前・後部同時に荷役し得る如くし、且つ縁材の高さを四呎六吋とし、載貨容積の増大を計れり。

同船は選信省造船獎勵法に依り建造し選信省第一級船及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格したる單螺旋重構船にして、従來使用の大智丸・大智丸と比較するは興味ある事柄なるを以て左に大智丸と湖南丸の主要項目を掲ぐ。

純載滿深幅長	噸噸噸噸噸	噸噸噸噸噸	
噸噸噸噸噸	噸噸噸噸噸	噸噸噸噸噸	
噸噸噸噸噸	噸噸噸噸噸	噸噸噸噸噸	
大智丸(億船大信丸)	二二八呎	湖南丸(億船湖北丸)	二八四呎九吋
	三四呎		四二呎六吋
	一九呎六吋		二三呎
	一四呎六吋半		二〇呎一 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> 吋
	一、四三三噸		三、六六五噸
	一、二五八噸		二、六六四噸
	七八〇噸		一、六五二噸

第三十七圖 湖南丸





三、世界大戦以後の建造船舶

第三章 造船術の進歩

甲板下噸數	旅客定員	主汽機種類	汽筒徑	汽筒行程	推進器	主汽機	公試運轉
噸	名	種	徑	程	徑	種類及び汽壓制限	速力
	一 二 三	種			螺	長直	實馬力
	等	類			距	徑	回轉數
一、〇七四噸	六人	一六七人	一五 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋	三〇吋	一四呎三吋	二〇〇封度	一三〇八
六人	一二人	三聯成一臺	二五 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋	一一呎	筒形一	一三呎六吋	一〇八
			四二 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋			一〇呎六吋	
			二五 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋			七呎一〇吋	
			一五 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 吋			一〇八八噸	
			二〇吋			一二・三四節	
			二二吋			一三〇八	
			二五吋			一〇八	
			三九吋				
			大一一呎三吋				
			小一三呎				
			大一一呎				
			小一四呎				
			筒形二				
			二〇〇封度				
			一三呎				
			一二呎一 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 吋				
			一〇呎八 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 吋				
			二、七八三噸				
			一二・三四節				
			一、七七二				
			八六				



世界大戰の休戰條約成立直後に在りては戰事の中の注文に係る船舶、戰時中着手の仕入船、日・米船・鐵交換船、提供船等工事猶ほ多忙にして、大正八年に於ける手噸以上の船舶の進水は其の隻數戰時中に及ばずと雖も合計總噸數は却つて戰時中の最大記録を破るに至れり。但し旅客船は皆無にして何れも貨物船なりき。大正九年は猶ほ前年の餘勢にて好況を持續し、且つ旅客船・貨物船の如き比較的高級船もありしが、其の以後は次第に建造船舶の數を減じ各造船所は何れも寂寞を極めたり。但し建造船舶中旅客船の數は次第に増加し、最近優秀旅客船の建造を見るに至れり。

休戰條約成立以後大正十二年迄に進水したる總噸數千噸以上の旅客船は、合計三十三隻・總噸數十四萬二千八百八十二噸なり。之を表示すれば左の如し、

建造所	船名	進水年月	總噸數	註文主
三菱長崎造船所	ありぞな丸	大正九年五月	九、六九五	大阪商船會社
	あらばま丸	九一八	九、六九六	
大阪鐵工所	福建丸	九一九	二、五六八	
	貴州丸	九一〇	二、五六八	
	河南丸	九一一	二、五六七	
浦賀船渠會社	釜山丸	九一〇	一、六二五	朝鮮郵船會社
	蘆山丸	九一〇	二、五四九	日清汽船會社
	嵩山丸	九一二	二、五二九	
	中華丸	九一一	二、一八八	山下汽船會社
	華南丸	九一五	二、一九二	
藤永田造船所	大球丸	九一五	一、五一六	日東汽船會社
	長平丸	九一七	一、七三〇	大連汽船會社
原田造船所	清津丸	九一四	一、三一七	朝鮮郵船會社
三菱長崎造船所	榮洋丸	一〇一二	九、四一八	東洋汽船會社
	はいかる丸	一〇一五	五、二四三	大阪商船會社

まにら丸型同型船姉妹船北米航路移民船

湖北丸型同型船天津航路船

大阪鐵工所湖北丸と同型船(附圖第八)

姉妹船

大阪・琉球航路船

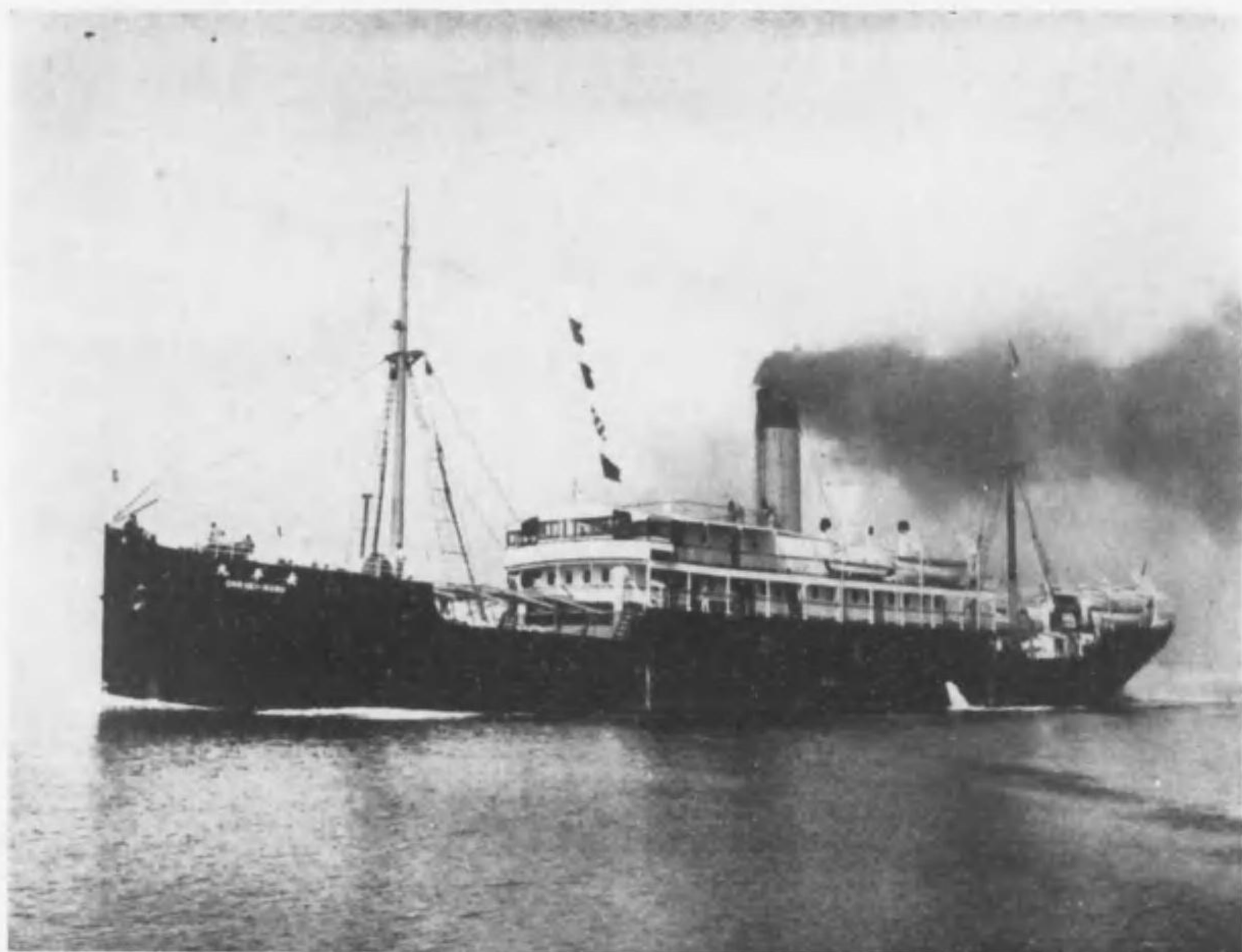
(第三八圖)

釜山・浦鹽線使用船後に昌原丸と改名

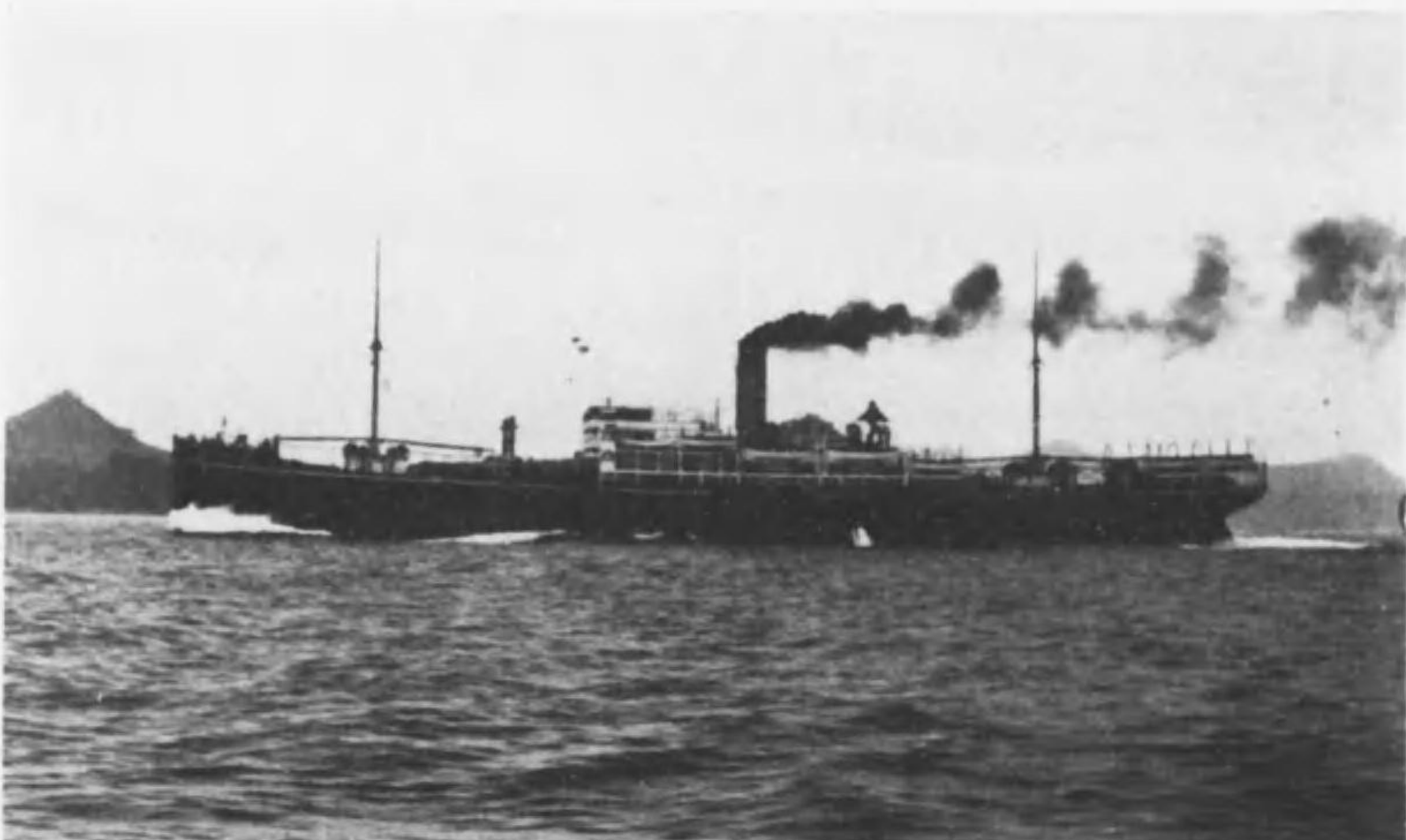
南米航路船(第三九圖)

大連航路船(第四〇圖)

丸 平 長 圖八十三第



丸 洋 榮 圖九十三第





箱根丸	一〇、四二二	日本郵船會社	歐洲航路船姉妹船(第四一圖及び附圖第一〇)
榛名丸	一〇、四二二	鐵道省	關釜連絡船
景福丸	三、六一九	大阪商船會社	湖北丸同型船
武昌丸	二、五六七	鐵道省	瀨戶内海航路船(附圖第一一)
盛京丸	二、五六五	鐵道省	高知線使用船(附圖第九)
長沙丸	二、五四〇	鐵道省	高知線使用船(附圖第九)
紫丸	一、五八五	鐵道省	高知線使用船(附圖第九)
浦戸丸	一、二四八	鐵道省	高知線使用船(附圖第九)
大華丸	二、一九六	山下汽船會社	高知線使用船(附圖第九)
銀洋丸	八、六〇〇	東洋汽船會社	淺野造船所A型船(附圖第一二)
紅丸	一、五四一	大阪商船會社	南米航路船別府航路船(第四二圖)
千歳丸	二、六六八	日本郵船會社	樺太線使用船にして碎氷裝置を有す
宮崎丸	一〇、四二〇	鐵道省	箱根丸と同型船歐洲航路船
德壽丸	三、六一九	鐵道省	景福丸の姉妹船關釜連絡船(附圖第四七)
昌慶丸	三、六一九	鐵道省	景福丸の姉妹船高知線使用船
室戸丸	一、二五三	大阪商船會社	浦戸丸の姉妹船高知線使用船
白山丸	一〇、三八〇	日本郵船會社	箱根丸と同型船歐洲航路船
翔鳳丸	三、四六〇	鐵道省	青函連絡船(第六七圖及び附圖第四四)
飛鸞丸	三、五〇〇	鐵道省	

右の中其の主要なるものに付き概説すれば左の如し、  
 尙ほ景福丸・德壽丸・昌慶丸・翔鳳丸及び飛鸞丸は連絡船の項に於て概略す。  
 (1) 樂洋丸(第三十九圖) 同船は東洋汽船株式會社が南米航路に使用の目的を以て三菱造船株式會社長崎造船所に於て建造したる貨・客船にして、大正十年二月二十六日進水す。



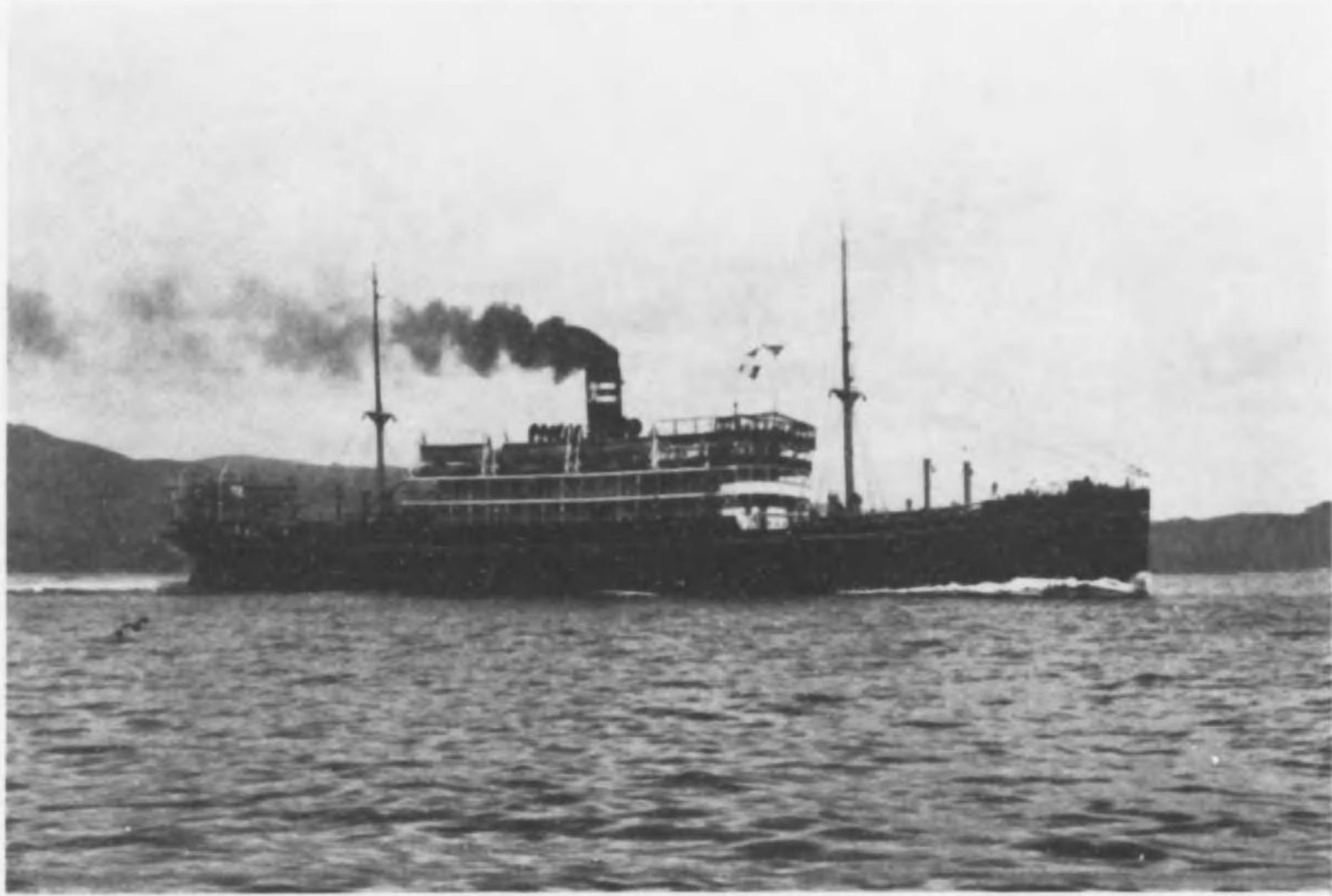
同船は鋼製雙螺旋遮浪甲板汽船にして選信省第一級船及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格し、遮浪甲板・上甲板及び第二甲板の三層全通甲板を有し、船體中央部及び艀部に端艇甲板を有す。  
 二重底は艀隔壁より艀隔壁迄全通し、船内水槽は第四艀内の後端に設けらる。  
 艀口は何れも遮浪甲板上に設け、其の數五箇あり、揚貨機十二臺を備ふ。  
 船體主要項目は左の如し、

長	四六〇呎
幅	六〇呎
深(上甲板迄)	三二呎六吋
深(遮浪甲板迄)	四〇呎六吋
滿載吃水	三〇呎
載貨重量(計畫)	一一、五〇〇噸
總噸數	九、四一九噸
純噸數	五、六七八噸
甲板下噸數	八、五四四噸

旅客設備としては一等客室は端艇甲板上に四箇、遮浪甲板上に八箇を設け、各室三床を有す。一等食堂は四十八人の座席あり、柔材の鏡板を用ひて裝飾し白色の塗料を施せり。一等客用喫煙室は端艇甲板上に之を設く。二等客室は遮浪甲板上に設け各室五床を有し其の數十二箇、二等食堂は上甲板に設け六十人の座席あり、二等客用喫煙室は遮浪甲板上に配置せざる。三等室は上甲板を以て之に充て、前部を支那人用、後部を日本人用とし、各三十人を容る、婦人専用區劃を設け、總員八百十人を收容することを得。三等寢棚は木製又は山形鐵製の支柱に帆布を張りて作りたる移動式のものとし、

病室は男子及び女子用に分ち、米國の規程に準據して鋼製とし、遮浪甲板上後部に配置す。  
 端艇甲板上後部に無線電信室を設く。  
 三十五キロ發電機二臺により電力を供給す。

丸るかいば 圖十四第





冷却機はパーソン・タウラー・ワス式のものを用ふ。

主機は大正五年建造の奧崎丸に次ぐパーソン・ギヤード・タービンにして、本邦最初の二段減速のものとする。汽鐘は普通の片面回轉なれども、同船々主独自のT・K・K式燃油装置を備へたり。其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節D表に之を掲ぐ。

(2) ばいかる丸 (第四十圖)

同船は大阪商船株式會社が大坂・大連間連絡旅客船として三菱造船株式會社にて建造せる同社船中最初のギヤード・タービン船にして、はるびん丸の姉妹船なれども時勢の進運に伴ひ其の設備・速力等に於て進歩改良の跡歴然たり。尙ほ特筆すべきは同船々殼を三菱神戸造船所に於て建造し、大正十年五月十日進水後、曳航の上三菱長崎造船所に於て鐵裝及び機關積込をなせし事にして、我國に於ては稀有の施工法なりとす。又同船には電氣銲接を船體諸所に應用し、彎曲部龍骨の如きは全部此の法に依り鉸釘を使用せざる等工事上にも亦進歩せる點少からず。

同船は鋼製雙螺旋遮浪甲板船にして選省第一級船及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cに合格し、尙ほ英國商務院のサブデビジョン・ルールB級に準じ支水隔壁の配置を行ひ、又救命艇の設備にも同院の規則を適用せり。遮浪甲板・上甲板の二層全通甲板の外、船樓甲板・船橋甲板・遊歩甲板及び端艇甲板を有し、第一艙内に第二甲板を有す。

二重底は船隔壁より縦隔壁迄全通し艙口は六箇あり、第四艙口以外は何れも遮浪甲板上に設けらるゝも、第四艙口のみは船橋樓甲板上に設けられトランクに依り艙内に通ず。デリックは十二本にして、各艙口に對し二臺宛の揚貨機を備ふ。船體主要項目左の如し、

長	四〇〇呎
幅	五〇呎
深(上甲板迄)	二二呎
深(遮浪甲板迄)	三〇呎
滿載吃水	二三呎六 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 吋
載貨重量	四、八九〇噸
總噸數	五、二四三噸
純噸數	三、〇八三噸
甲板下噸數	四、〇七九噸



旅客定員

一等九二人・二等一四〇人・三等五八六人。

旅客設備としては一等客四十四人の座席を有する食堂を船橋樓甲板に、一箇の特別室・二十九箇の普通一等客室・社交室・喫煙室等を遊歩甲板に設け、一等客室は何れも三人室にして二箇の寢臺と一箇の長椅子とを備ふ。二等客室は遮浪甲板に配置し十四室あり、合計六十五箇の寢臺と九箇の長椅子を備へ、五十六人を容るゝことを得る二等食堂及び喫煙室も亦同甲板に位置す。三等客室は前・後部甲板間に設け、單床若くは二重寢棚五百六十箇を有す、各寢棚は木製とし之に疊を敷けり。

男子並に女子用病室を設く。

無線電信室は端艇甲板上にあり、三キロ無線電信機を裝備し、二分の一キロの補助装置を有す。

冷蔵室は總容積約三千五百立方呎にして、肉室・魚室・野菜室及び氷函の四區劃に分たる。

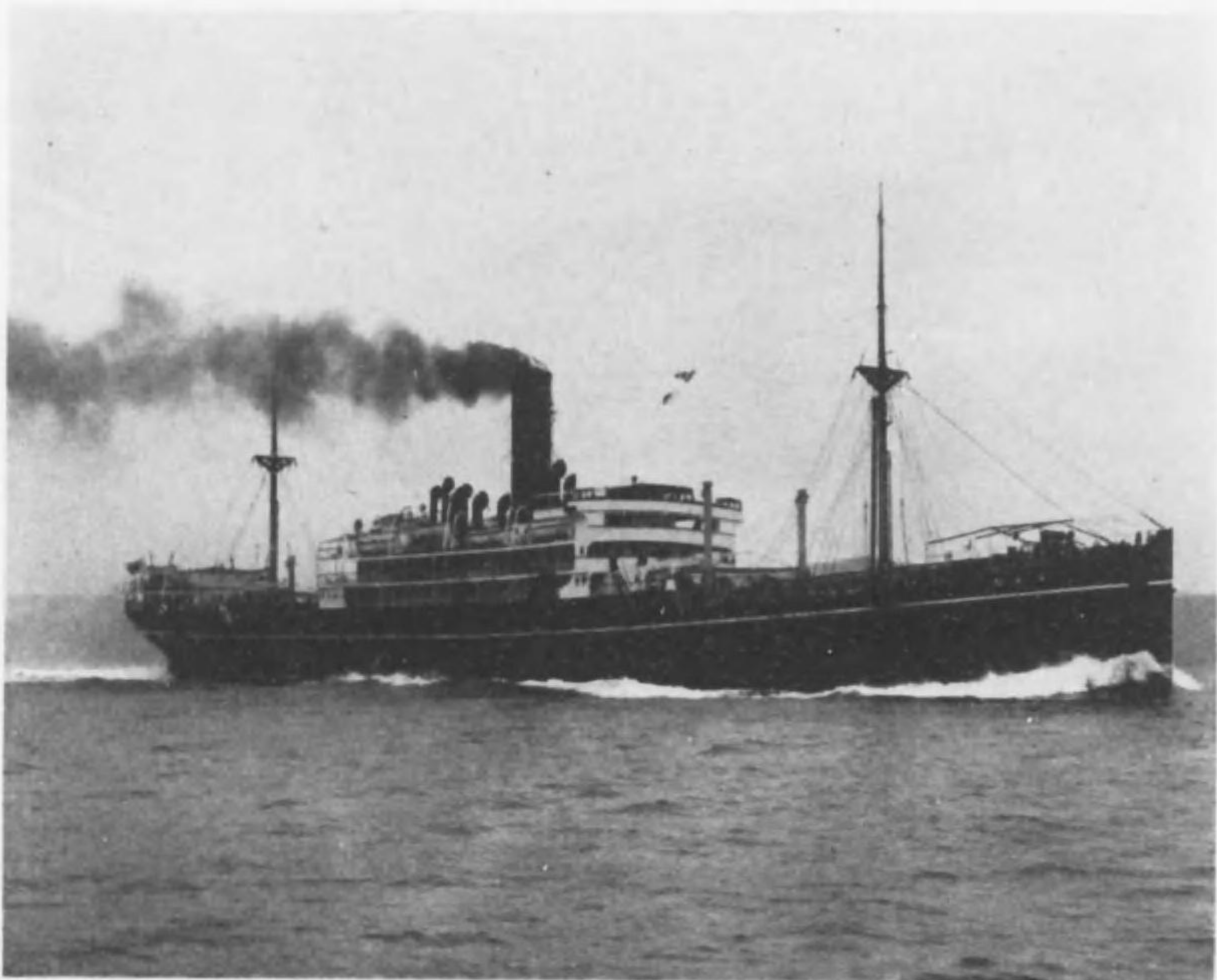
主機は二段減速パーソンズ・イムバルス・レアクション・ギヤード・タービンにして其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節の表に之を掲ぐ。

七節の表に之を掲ぐ。

(3) 箱根丸(第四十一圖及び附圖第十) 號名丸・宮崎丸及び白山丸 同船は日本郵船株式會社が世界大戰後東洋・歐洲間の船腹不足を調和し且つ優秀船の補充の爲め歐洲航路定期船として使用の目的を以て三菱長崎造船所に於て建造したるものにして、選省第一級船及びロイド船級一〇〇A1、L・M・Cの資格を有し、且つ英國商務院サブディビジョン・ルールのミキسد・タイプに合格する鋼製雙螺旋重構船なり。上甲板・第二甲板の二層全通甲板の外、一部の第三甲板・端艇甲板・遊歩甲板・船橋樓甲板・後部端艇甲板・艙樓甲板等を有し、其の主要項目左の如し、

長	四九〇呎
幅	六二呎
深	三七呎
滿載吃水	二八呎二七吋
排水量	一八、八五一噸
載貨重量	一〇、八六一噸
總噸數	一〇、四二〇噸

丸 根 箱 圖一十四第





純噸數  
甲板下噸數  
旅客定員

六、三〇六噸  
八、三九二噸  
一等一六八・二等五五八・三等一五八八。

(本要項は箱根丸のものを示す)

二重底は船の全長に亙り之を八區劃に分ち第一區は脚荷水槽とす。第二・第三・第六及び第七區は脚荷水槽兼油槽とし油積込装置を有す。機關室下部なる第四・第五區は給水槽とし、最後部第八區は淡水槽として使用する。

船艙は六箇にして各甲板を通じて艙口を有し、是等艙口には計十八本の二噸乃至十噸のデリックを備ふる外、特に第二艙口に對し四十噸デリック一本を備ふ。揚貨機は合計十八臺あり、中各艙室に近き十六臺はノイブレス式のものを採用す。

旅客設備として一等客室は遊歩甲板及び船橋樓甲板上に配置し、一人室・二人室・三人室・五人室の各種あり。外に遊歩甲板に一箇の特別室を設く。食堂は上甲板船橋樓内前部に、讀書室は遊歩甲板上前部に、兒童室は船橋樓甲板上後端に設く。尙ほ喫煙室は船内最も展望に便なる端艇甲板後端に配置し、之に隣接してベランダ・カフェエを設く。又端艇甲板上に體操場を設け、各種の運動器具を備ふ。二等客室は上甲板上、後部艙樓内に配置し、三人室及び五人室の二種とし、喫煙室は艙樓甲板上に、食堂は艙樓内前部に設く。特別三等室は第二甲板上艙部第六艙内甲板間に設け、四人室・八人室・九人室・十一人室の四室とし、三等客室は第五艙内甲板間を以て之に充て、百二十六人を收容し得べく、何れも従來のものに比し一層改善を加へ、室内に十分の餘裕を設け、通風・採光其他衛生的施設を完全ならしむ。

乗組員設備としては甲板部高級船員室は端艇甲板上に、機關部高級船員室は上甲板上、船橋樓内後部左舷に、其の他の高級船員室は同右舷に配置し、又普通船員室は艙樓及び其の直下第二甲板上に設く。是等船員室も従來に比し其の廣さ及び設備に著しく改良を加へ船員優遇の實を擧げたり。

同船は旅客船として英國商務院規程に準據し、端艇甲板上に非常用ソーニークロフト式石油機關直結の三十キロ發電機一臺を裝備して、無線電信装置・ウイレット・ブルース式汽笛操縱装置・船内電燈及び機關室内にある救難用排水ポンプに配電することを得。尙ほ同船支水隔壁戸中、滿載吃水線以下にあるものは船橋より同時に閉鎖し得ると共に、各隔壁戸自身の位置及び上甲板上より、各獨立に閉鎖し得る装置を有す。又船内各所に警報電鈴を配備し、非常の際船橋並に機關室へ同時に急を傳ふことを得せしむ。

主機は二段減速パーソンズ・ギヤード・タービン二組にして、各部に亙り従來の同種機關中最も進歩したるものとす。白山丸を代表船に採



り其の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節に掲ぐ。

(4) 紫丸(附圖第十一) 紫丸は大坂商船株式會社が大坂・別府航路用として大坂鐵工所に於て建造せるものにして従来の同航路使用船に比し外形及び内容共に大に改善を加へ、現今瀬戸内海航路船中の優秀船なりとす。同船に就き特筆すべき點は平常航海に於て十四節の速力を出し得ること、各等客室設備及び裝飾に於て大改良をなせしこと並に船體艙部の形狀を巡洋艦型となせしこと等、何れも同航路船に於ける新記録を作るものなり。

同船の主要項目左の如し、

長	一三〇呎
幅	三八呎
深	二一呎
總噸數	一、五九一噸
純噸數	八四七噸
甲板下噸數	一、〇七二噸
滿載吃水	一二呎六吋
載貨重量	四九六噸
旅客定員	一等三〇人・二等一四三人・三等三〇〇人。

同船は雙螺旋二層甲板船にして通信省第二級船の資格を有し、端艇甲板・遊歩甲板・覆甲板・第二甲板を有す。

旅客設備としては一等客室は遊歩甲板上中央部に設け、日本式の學教及び長椅子式の二様とす。食堂は其の前端に設け、社交室之に接す。二等室は覆甲板後部に設け全部學教とし、二等客用喫煙室を遊歩甲板後部に配置す。三等室は第二甲板前・後部に設けらる。又乗組員設備としては甲板部高級船員室は端艇甲板上に、機關部高級船員室は覆甲板中央部左舷に、甲板部普通船員室は覆甲板最前部に、機關部普通船員室は第二甲板左舷中央部に設けられ、何れも其の設備に於て從來のものに比し著しく改善せらる。

主機は普通の雙螺旋三聯成ピストン式汽機にして、其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節C表(其の一)に之を掲ぐ。

(5) 銀洋丸(附圖第十二) 東洋汽船株式會社は其の南米航路船安洋丸に本邦商船に於ける最初のギヤード・タービンを採用して燃料の經濟的なるを認めたる結果略々之と同型なる銀洋丸を三菱長崎造船所に注文し、又淺野造船所に同所A型標準船二隻を注文建造することとせり。其の第一船は即ち銀洋丸にして大正十年五月二十一日進水す。第二船は墨洋丸にして大正十三年五月十七日進水す。

長	四四五呎
幅	五八呎
深(上甲板迄)	三二呎
深(遮浪甲板迄)	四〇呎
滿載吃水	二八呎〇・八吋
載貨重量	一一、二一八噸
總噸數	八、六〇〇噸
純噸數	六、二五五噸
甲板下噸數	七、八八三噸
旅客定員	一等四〇人・二等三五五人・三等三八二人。

同船の建造に當り其の主機にギヤード・タービンを採用せんとしたれども内地タービン機の製造能力十分ならざる爲めに淺野造船所は已むを得ず米國インヂヤボリスのミッドウエスト造機社製造の使用汽壓百八十封度パーソンズ・タービンと同國ミルウォォキの尙車式減速裝置製の專業者ホルク社製該裝置とより成れる二段減速ギヤード・タービンを購入し之に裝備したり。其の減速比三九・八九、汽機は淺野造船所製造二百封度片面圓錐四筒にして、米國のホスター蒸氣過熱器と同船註文者のT・K・K式燃油裝置を備へたり。而して公式試運轉結果概略左の如し、

平均吃水	一九呎一 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 吋
排水量	一〇、五一〇噸
主機回轉數(毎分)	九一・七九
軸馬力	五、一七二馬力



(6) 紅丸(第四十二圖) 紅丸は大坂商船會社が舊きに大阪・別府航路用旅客船として大阪鐵工所に注文建造したる紫丸の姉妹船にして、同鐵工所の建造に係り外觀も亦類似せり、然れども其の内部構造に於ては紫丸に比し更に一段の進歩を加へ、特に主機としてはディーゼル機を搭載せるを異れりとす。

客室の配置は紫丸と大同小異にして、一等客室は遊歩甲板上中央部兩舷に設け、日本式の疊敷及び洋式の二様とし、食堂は其の最前端に、社交室は其の中間に配置す。是等諸室の裝飾には特に意を用ひ、食堂はフレンチ・ルネサンス式とし、社交室は近世獨逸式とす。又一等客室は桃山式茶室風を採し、檜材の柱・杉柵板の天井を取入れ、壁・襖の構造等に至る迄純日本風の裝飾とす。遊歩甲板の舷側は硝子窓を以て蔽圍し、嚴寒の候と雖も内海風光の觀賞を恣にすることを得せしむ。二等客室は遊歩甲板後部及び上甲板後部の二箇所に設け、全部疊敷とし、喫煙室は遊歩甲板上船橋樓の後端とす。三等客室は第二甲板後部に設け、室外に喫煙所を設く。主機は丁抹國バーマイスター・エンド・ウエー社製四サイクル六筒式二臺とす。氣筒徑五百耗・行程六百耗なり。

補助機關は同じくバーマイスター式四サイクル單筒三臺にして、各三百ボルト三十三キロの直流電動機に直結せり。暖房竝に炊事用として直立補爐一箇あり、操舵機はヘルショウ式を採用せり。

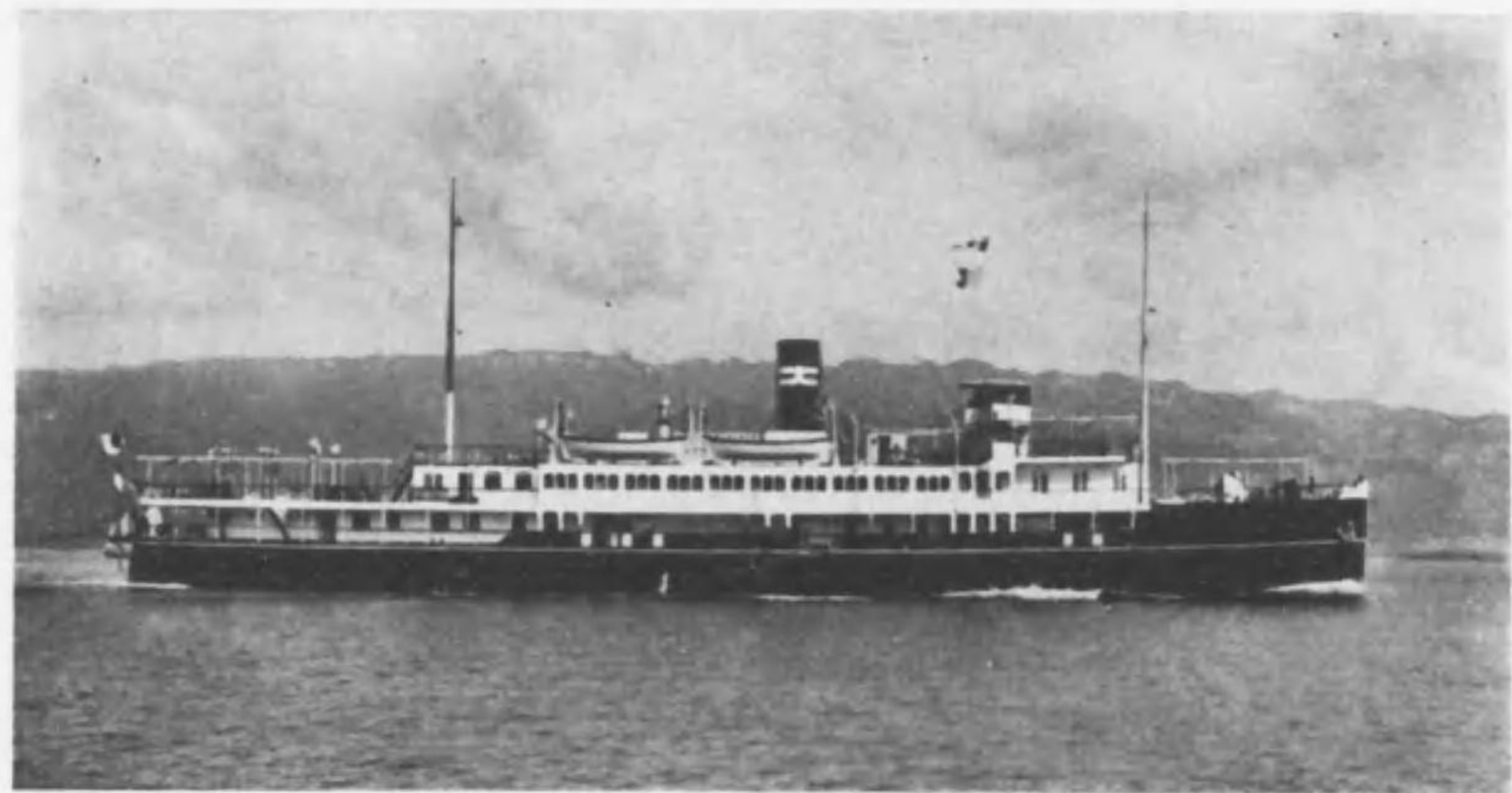
機關要目竝に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節E表に之を掲ぐ。

(7) 音戸丸(附圖第十三) 音戸丸は日本最初のディーゼル旅客船として特に記載の價值あるものとす。

同船は逕信省第三級二層覆甲板船にして、大阪商船株式會社が其の古き歴史を有する瀬戸内海航路改善の目的を以て、大正十三年三菱造船株式會社神戸造船所にて建造せるものなり(進水は大正十二年十一月十一日)其の特長は主機に英國ビッカース會社の製造に係る四サイクル單動無氣噴油ディーゼル・エンジンを採用せしことにして氣筒六箇、公稱純馬力六百(回轉數百五十にて)なり。船體寸法は狹隘なる海峡を通過する關係上、從來使用せる愛媛丸より増大する餘地なく、唯幅及び深に於て僅かの變更を加へたるのみなり。其の設備に於ては改善の點著しく特等八十九人・並等三百二十九人の定員を有す。就航後の實績は速力其の他の點に於て優良なる成績を示したるを以て、更に姉妹船二隻の建造を同造船所と契約せり。

同船主要項目を從來同航路に使用せる愛媛丸と比較すれば左の如し、

丸 紅 圖二十四第





長	幅	深	滿載吃水	載貨重量	總噸數	純噸數	公試運轉		看戸丸	愛媛丸
							排水量	吃水		
一七〇呎	二八呎	一八呎三吋	一〇呎六吋	二八五噸	六八八噸	三六二噸	八呎四 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 吋	九一五	一七〇呎	二六呎
二八呎	一八呎三吋	一〇呎六吋	一〇呎六吋	二八〇噸	六一四噸	三五八噸	一〇呎六吋	一二・三五節	二六呎	一七呎
一六二・七	九一五	一二・三五節	八三〇噸	一二・一三節	九五〇	一〇八・三				

機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節E表に之を掲ぐ。

四、補遺

大正十三年以降昭和二年末に至る間に建造せる千噸以上の旅客船は左の如し、

三菱長崎造船所

さんとす丸・らぶらだ丸・もんでびでお丸（七千二百噸級、大阪商船會社、東回南米線）

播磨造船所

長城丸（二千五百噸、大阪商船會社、北支那線）

〃

淺間丸・龍田丸（一萬六千噸級、日本郵船會社、北米線）

〃

亞庭丸（三千二百噸、鐵道省）

三菱神戸造船所

長安丸（二千五百噸、大阪商船會社、北支那線）

三菱神戸造船所

天津丸（二千二百五十噸、大連汽船會社）

三菱神戸造船所

奉天丸（三千九百七十五噸、大連汽船會社）

第三章 造船術の進歩





- 第二編 帝國 海商
- 大連丸 (三千七百五十噸、大連汽船會社)
  - 那智丸・牟婁丸 (千五百噸、大阪商船會社)
  - 景山丸 (二千噸、近海郵船會社)
  - 長江丸 (二千五百噸、大阪商船會社)
  - 唐山丸・華山丸 (二千噸、日清汽船會社)
  - 金剛山丸・長白山丸 (二千噸、朝鮮郵船會社)
  - 高雄丸 (四千三百五十噸、大阪商船會社)
  - 墨洋丸 (八千六百噸、東洋汽船會社)
  - 第一青函丸 (二千四百噸、鐵道省)
  - 恒春丸 (四千三百噸、大阪商船會社南支那線)
  - 長山丸 (千五百九十九噸、阿波共同汽船會社)
- 浦賀船渠會社
- 淺野造船所
- 橫濱船渠會社
- 小野造船所

第二項 貨物 船

純貨物船建造の盛大なりしは世界大戰勃發後休戰直後迄にして、大戰中に於け新造船は殆んど全部純貨物船なりき。而して同時に從來稀なりし仕入船も此の期間に於ては盛んに建造せられ、各造船所に特有の標準船型を定め多數同型船を注文により又は仕入船として新造せり。休戰後經濟界の不況と共に再び戰前と同様なる状態に陥り、僅かに少數の貨・客船の建造せらるゝのみとなれり。

今明治四十一年以後大正十二年迄に於て進水したる總噸數千噸以上の貨物船 (若くは貨物船に近き貨・客船) の毎年隻數及び總噸數合計を表示すれば左の如し。

年次	隻數	總噸數合計	年次	隻數	總噸數合計
明治四十一年	一	八一噸	明治四十四年	四	九、二九八噸
明治四十二年	四	二七、八二九噸	明治四十五年	一	二、九三二噸
明治四十三年	三	一五、〇六〇噸	明治四十六年	〇	〇噸



大正	三	四	五	六	七	八	九	一〇	一一	一二	一三	一四	一五	一六	一七	一八	一九	二〇	二一	二二	二三	二四	二五	二六	二七	二八	二九	三〇	三一	三二	三三	三四	三五	三六	三七	三八	三九	四〇	四一	四二	四三	四四	四五	四六	四七	四八	四九	五〇	五一	五二	五三	五四	五五	五六	五七	五八	五九	六〇	六一	六二	六三	六四	六五	六六	六七	六八	六九	七〇	七一	七二	七三	七四	七五	七六	七七	七八	七九	八〇	八一	八二	八三	八四	八五	八六	八七	八八	八九	九〇	九一	九二	九三	九四	九五	九六	九七	九八	九九	一〇〇
----	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

以下各年に於ける進水船舶に就き其の概要を記述すべし。

一、明治四十一年進水船舶

明治四十一年は經濟界不況にして、總噸數千噸以上の貨物船の進水は僅かに左記一隻・總噸數千八百十一噸に過ぎず。

建造所	船名	改名	進水月	總噸數	注文主	備考
大阪鐵工所	撫順丸		二月	一、八一	大阪商船會社	前年進水の長春丸と姉妹船なり

二、明治四十二年進水船舶

前年に引き続き造船界は尙ほ不況なりしも、總噸數千噸以上の貨物船は戦後新造計畫に係る左記四隻あり、總噸數合計二萬七千八百二十九噸の進水を見たり。

建造所	船名	改名	進水月	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	たこま丸		二月	六、一七八	大阪商船會社	同型船六隻中の三隻なり
	まあとる丸		五月	六、一八二		
	まかご丸		一月	六、一八二		
長崎三菱造船所	紀洋丸		一月	九、二八七	東洋汽船會社	附圖第一四

たこま丸（日本近世造船史第四十五圖）外二隻は大阪商船會社が新たにシカゴ・ミルウォーキー・エント・ビューゼットサウンド鐵道會社



と連絡して香港・タコマ間の航路に使用の目的を以て建造せしめたる六隻中、川崎造船所に注文せるものにして、他の三隻は翌年長崎三菱造船所に於て建造す。まあとる丸を代表船に採り其の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節C表(其の四)に掲ぐ。  
 紀洋丸(附圖第十四)は初め東洋汽船會社が油槽船として長崎三菱造船所に於て建造せしめたるものなりしが、半途にして南米航路に使用の貨・客船として艦裝せらる。其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節C表(其の二)に之を掲ぐ。

三、明治四十三年進水船舶

同年内に進水せる總噸數千噸以上の貨物船は左記三隻・總噸數合計一萬五千六十噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
長崎三菱造船所	ばなま丸		一月	六、〇五七噸	大阪商船會社	(第四四圖)前年建造の六、〇〇〇噸級なれども寸法稍々異なる
川崎造船所	めきしこ丸	第三大運丸	七月	六、〇六三噸	仕入船	
川崎造船所	大運丸	杭州大運丸	十一月	二、九四〇噸		

ばなま丸及びめきしこ丸公試運轉成績左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力
ばなま丸	一七・一〇 <sup>時</sup> / <sub>分</sub>	七、八二〇噸	一四・九六節	五、一六五
めきしこ丸	一七・一〇 <sup>時</sup> / <sub>分</sub>	七、八一四噸	一四・八二節	五、二〇三

四、明治四十四年進水船舶

同年以後新造船註文稍々活氣を呈するに至れり、而して同年中に進水したる總噸數千噸以上の貨物船及び之に近き貨・客船は合計四隻・總噸數合計九千二百九十八噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
長崎三菱造船所	かなだ丸		一月	六、〇六三噸	大阪商船會社	前年進水のばなま丸と同型の船なり
大阪鐵工所	第一大運丸		一月	一、〇五三噸	林竹次郎	
大阪鐵工所	第二大運丸		二月	一、〇四四噸		純貨物姉妹船

丸まなば 圖四十四第





濟通丸

九月

一、一三八

南滿洲鐵道會社

關東州置籍船の最初のものなり

各船の公試運轉成績左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力
かなだ丸	一七 <sup>時</sup> 一〇 <sup>分</sup> 三 <sup>秒</sup>	七、八四一噸	一四・八六節	五、〇二七
第一大運丸	八一 <sup>時</sup> 一 <sup>分</sup> 七 <sup>秒</sup>	九四四噸	一〇・八一	五六六
第二大運丸	八一 <sup>時</sup> 二 <sup>分</sup>	九四六噸	一〇・四一	五五〇
濟通丸	七一 <sup>時</sup> 八 <sup>分</sup> 七 <sup>秒</sup>	一、〇九三噸	一一・〇四	七四三

五、明治四十五年進水船舶

同年中に進水せる總噸數千噸以上の貨物船は一隻・總噸數二千九百三十二噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	大榮丸		三月	二、九三二噸	仕入船	前年進水の太運丸と姉妹船なり

六、大正三年進水船舶

大榮丸は川崎造船所に於て仕入船として建造せられし純貨物船なりしも、半途にして日本郵船會社に購入せらる。

同年中に進水したる總噸數千噸以上の貨物船及び之に近き貨客・船は合計十隻・總噸數合計三萬六千二百八十三噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	豐橋丸		九月	七、二九八噸	日本郵船會社	T型船(第二編第三章第七節)表(其の四)参照
長崎三菱造船所	豐岡丸		一〇月	七、三三二噸		T型船(パトリス・ギヤード・マ第一五)を裝備す(第四五圖及び附圖)
神戸三菱造船所	博進丸		二月	一、五三五噸	南滿洲鐵道會社	神戸三隻造船所に於ける最初の建造船(附圖第一八)
大阪鐵工所	北京丸		六月	三、一八一噸	大阪商船會社	本邦に於ける最初のイタシャウツ下構造船にして姉妹船なり
	南京丸		八月	三、一八五噸		同型船二隻(附圖第一六)



大阪鐵工所	一進丸	三月	一、四八六噸	南滿洲鐵道會社
浦賀船渠會社	寶山丸	二月	一、一九三	山本佐次郎
揚木造船所	第五長久丸	七月	二、二二五	田中鐵山會社
	三千丸	七月	一、四八三	仕入船

同型船一二隻中の第一船なり  
(第四七圖)  
同型船八隻中の第一船なり  
(附圖第一七)  
揚木造船所に於ける最初の建造船

豐橋丸・徳山丸及び豊岡丸(附圖第十五及び第四十五圖)は日本郵船所屬富山丸以下前橋丸並に英國に於て建造せる對馬丸・高田丸と共に二十一隻の姉妹船(他社にも同型船少からず)にして、豊岡丸・富山丸は長崎三菱造船所に於て、豊橋丸・徳山丸は川崎造船所に於て、對馬丸・高田丸は英國グラスゴウの貨物船々體専門建造所ラッセル會社に於て建造す。是等各船共其の船體は構造上何等差異なきも、機關は三菱造船所製のものにはパーソンス・ギヤード・タービンとし、川崎造船所製のものには汽罐にシュミット式蒸氣過熱裝置を附し、英國製のものには普通の機關を有す。以上三船の公試運轉成績は左の如し、

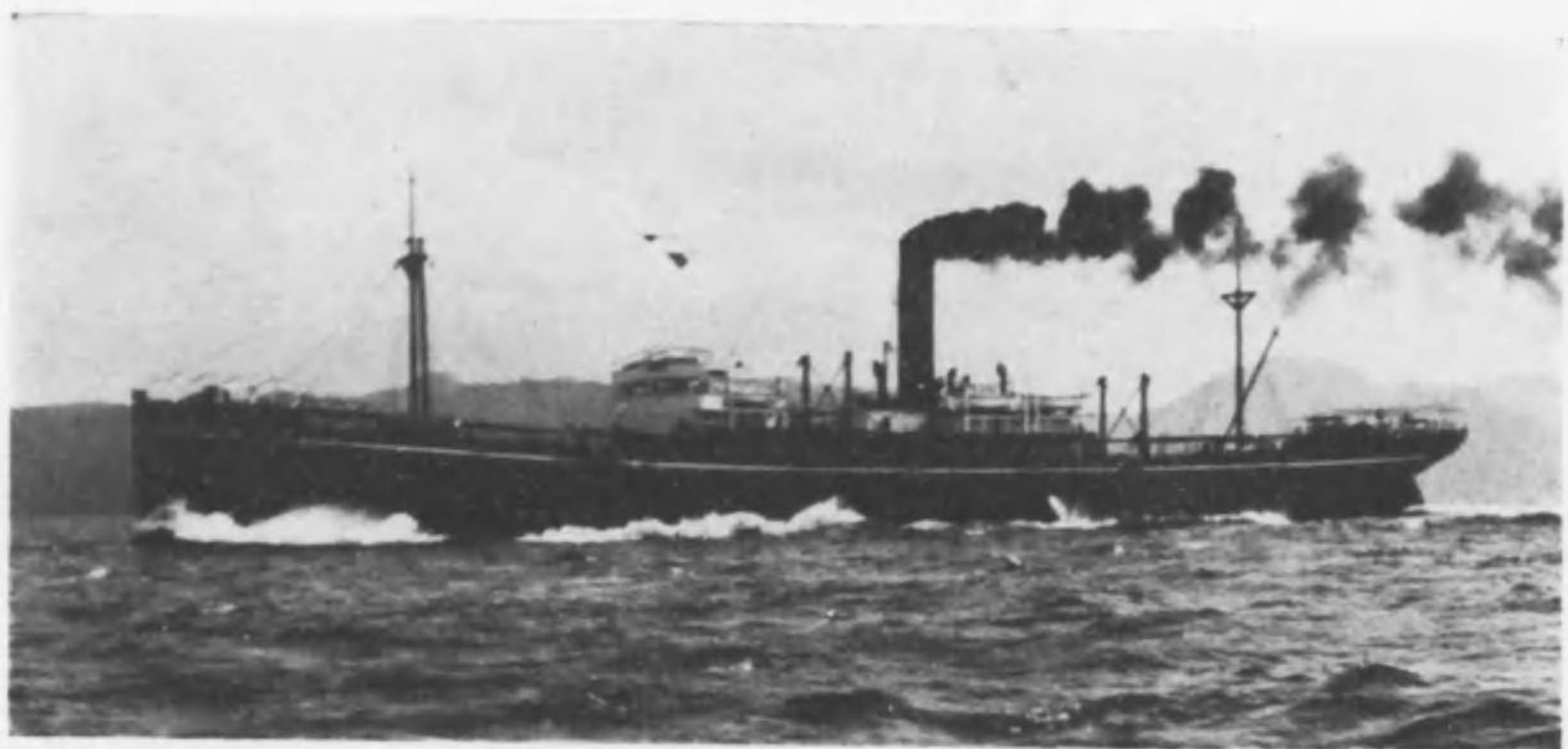
船名	平均吃水	排水噸數	最高速力	實馬力	備考
徳山丸	一七・五呎	五、五四五噸	一四・六一節	五、八六八	
豊岡丸	一七・七	九、六五〇	一四・五四節	五、六一〇	第二編第三章第七節D表參照
對馬丸	一七・〇	九、一〇三	一三・六七節	四、三九六	英國スケルモリーに於て施行

北京丸(附圖第十六及び第四十六圖)南京丸は大阪商船會社が營きに英國アームストロング・ウキットウオース社に注文して建造したる本邦最初のイツシャーウッド式縱助骨構造船朝鮮丸及び安南丸と同一寸法及び同一構造にして、大阪鐵工所の建造に係るものとす。其の後日本に於て建造せられたる二十九隻の同型船の基本船なり。其の公試運轉成績は左の如し、

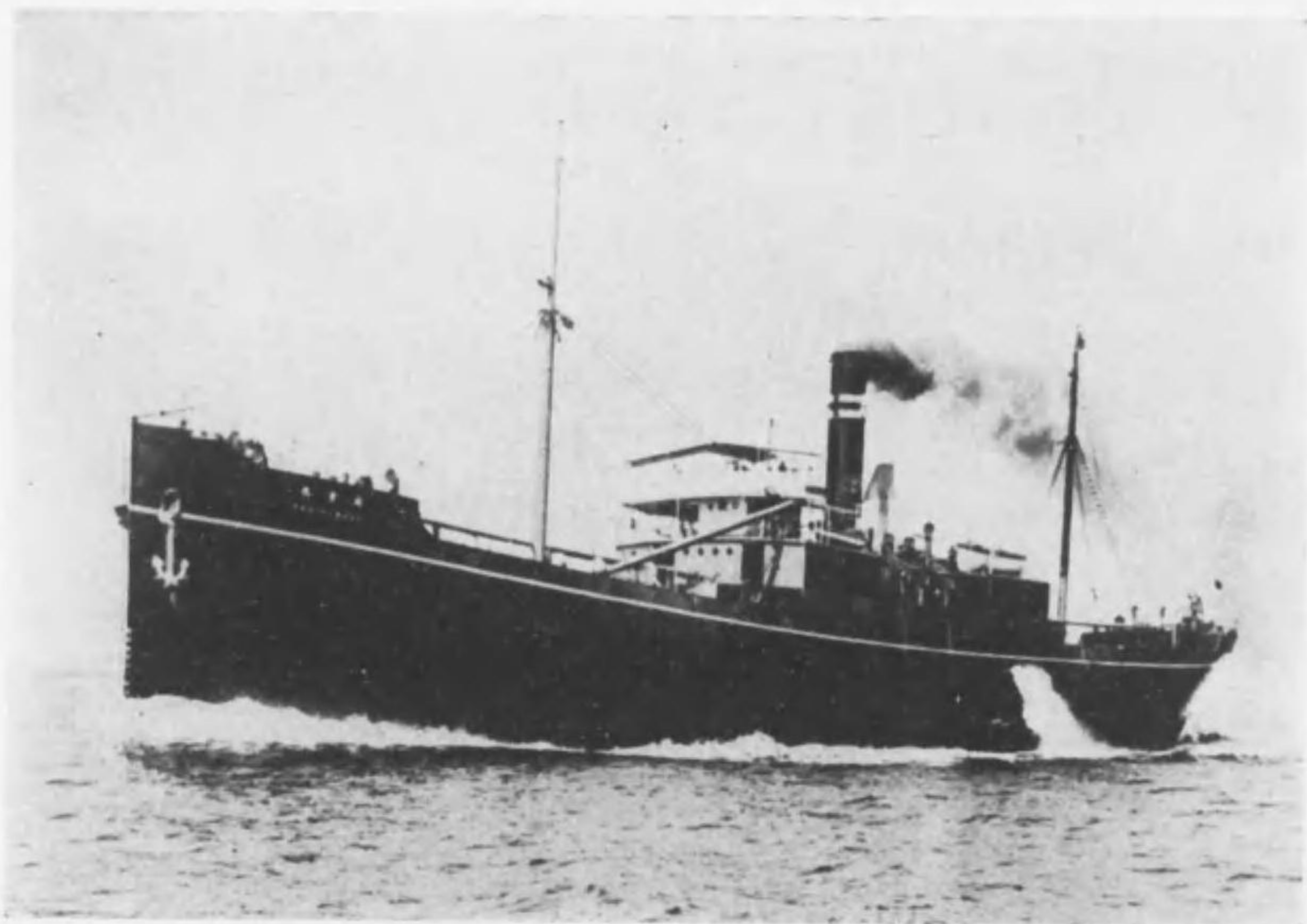
船名	平均吃水	排水噸數	最高速力	實馬力	備考
北京丸	一呎一吋	三、〇〇〇噸	一二・二四節	一、六四八	
南京丸	一〇一・一〇 <sup>3/4</sup> 吋	二、九一五	一二・〇五	一、八二五	

第五長久丸(附圖第十七)は田中鐵山會社の注文により浦賀船渠會社に於て建造せるものにして、特に釜石・臺灣の間に於て石炭・鑛石の

丸 岡 豊 圖五十四第

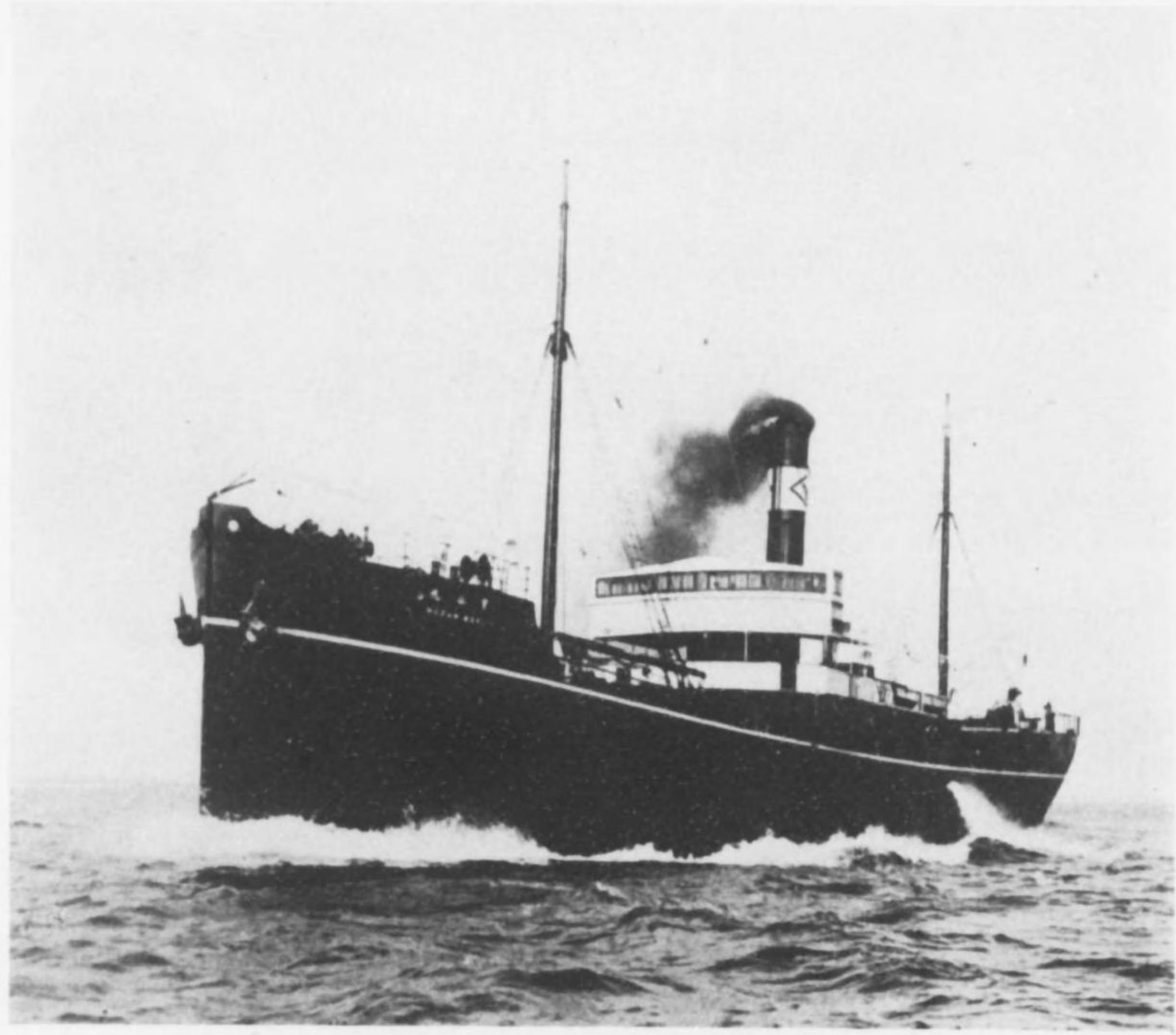


丸 京 北 圖六十四第





丸 山 資 圖七十四第





運搬に従事し且つ時として臺灣以南及び北海道航路にも使用し得る様設計したるものなり。又貨物の積載を便ならしむる爲め出来得る限り船内の容積を大ならしめ、艀口を大となしたり。又艀内縦通材を廢し、之に代ふるに其の位置に於ける外板の厚さを増す等、貨物取扱上便利の方法を講ぜり。其の公試運轉成績は左の如し、

博進丸（附圖第十八）外三隻の公試運轉成績は左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
第五長久丸	九呎七 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	二、一九九噸	一一・〇二節	一、一三九	
博進丸	七呎一 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	一、六〇二噸	一〇・八八節	一、二七二	
一進丸	七呎七 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	一、六〇〇噸	一〇・九九節	一、一二九	
寶山丸	七呎九 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	一、一三二噸	一一・三三節	八三四	
三千丸	九呎五 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	一、四七四噸	八・七九節	七六五	

七、大正四年進水船舶

同年中に進水したる總噸數千噸以上の貨物船は左記三隻・總噸數合計一萬二千二百四十七噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	第十大運丸		九月	一、六七六噸	仕入船	
長崎三菱造船所	富山丸		三月	七、三八六噸	日本郵船會社	T型船（パーソンズ・ギヤード・タービンを裝備す）
大阪鐵工所	天正丸		十一月	三、一八五噸	白洋汽船會社	北京丸型イツシャーウッド式構造船

第十大運丸は仕入船として建造後林汽船會社の購入する所となれり。其公試運轉成績左の如し、

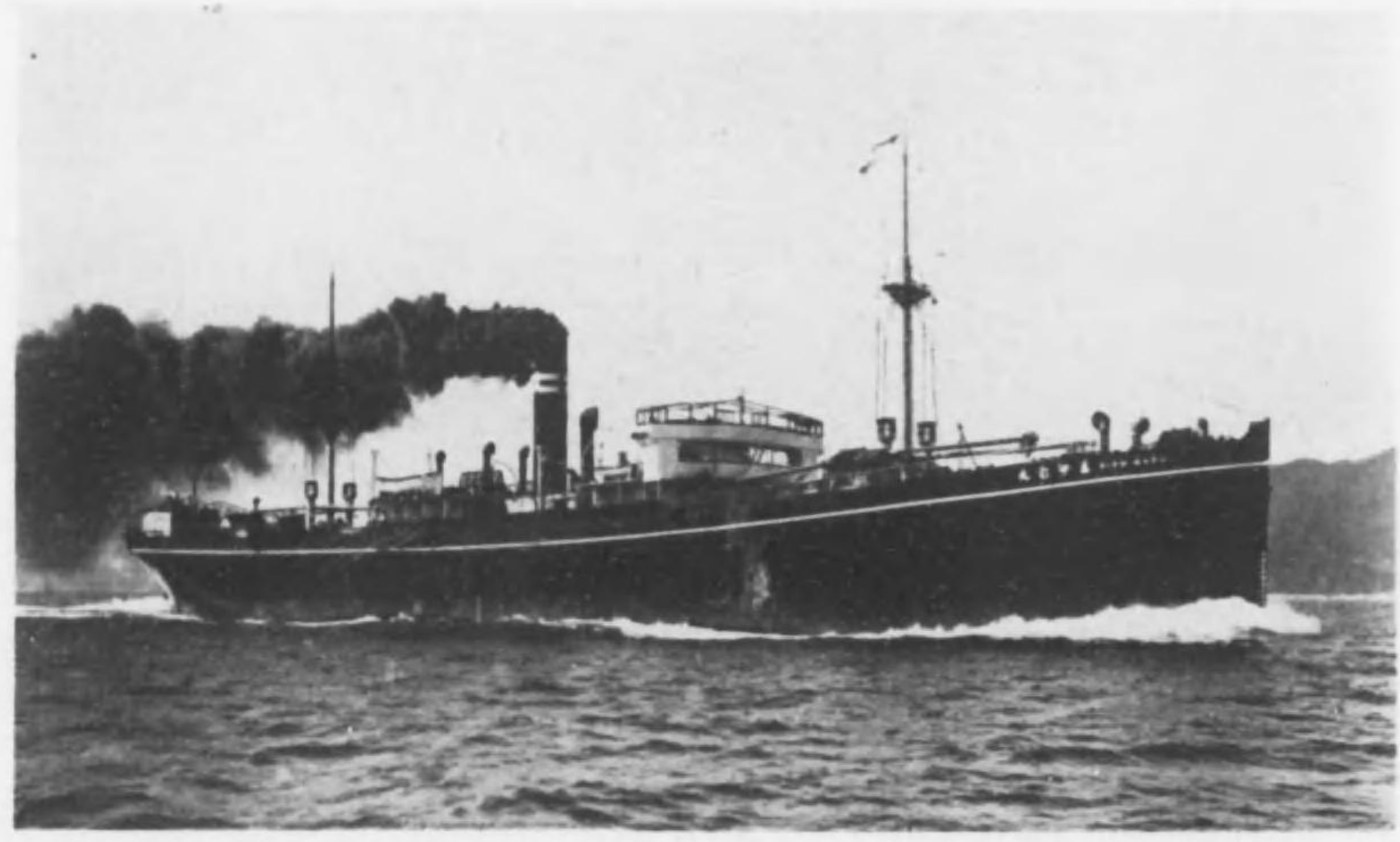
船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
第十大運丸	一〇呎九 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	二、〇五七噸	一二・〇〇節	一、二二七	



八、大正五年進水船舶  
 世界大戰の影響が造船界に現はれたるは大正四年以來にして、大正五年に入り進水したる總噸數千噸以上の貨物船隻數は遽に激増して一躍三十九隻・總噸數合計十四萬四百五十八噸となれり。

建造所	船名	改名	進水月	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	但馬丸		二月	七、二九五	日本郵船會社	T型船
	龍野丸		三月	七、二九五		
	鳥羽丸		七月	七、二九五		
	大福丸	アルゴン	九月	五、八六九	仕入船	九、一〇〇噸型船の第一船(第四九圖及び附圖第一九)噸型船以前の計畫になるものにて九、一〇〇噸型船(第四八圖)及び九、一〇〇噸型船(第四八圖)の姉妹船(第四八圖)T型船(三聯成機)ノギヤード・タービン)第二編第三章第七節D表参照
長崎三菱造船所	常盤丸		一月	七、二六一	日本郵船會社	T型船(三聯成機)
	敦賀丸		三月	七、二八九		
	津山丸		七月	七、二八九		
	興福丸		八月	七、三三九	鈴木商店	T型船(三聯成機)ノギヤード・タービン)第二編第三章第七節D表参照
	桑殿丸		八月	五、一五四	辰馬汽船會社	(第五〇圖)の第一船にして同型船一五隻あり
	秋田丸		十一月	三、七七一	日本郵船會社	秋田丸型船の第一船にして同型船九隻あり(附圖第二一)
	山形丸		三月	三、七七一		
	勝浦丸		五月	一、七二五	三菱商會社	喜春丸型船の第一船にして同型船八隻あり
神戸三菱造船所	廣速丸		一月	三、一八七	廣海商會社	北京丸型イツシャーウッド式構造船
大阪鐵工所	明海丸	フアーゲル	二月	三、一八五	明治海運會社	
櫻島工場	廣通丸		三月	三、一八五	廣海商會社	
	江崎丸	ウイネコン	四月	三、一八七	日本汽船會社	
	貴船丸		四月	三、一八七	橋本喜造	
	東泰丸	ペデバイン	五月	三、一八八	日本汽船會社	

丸むやま 圖八十四第





大阪鐵工所 櫻島工場	第六雲海丸	天祥丸	一月	二月	三、一八八	中村精七郎	寶山丸型船
大阪鐵工所 因島工場	悠紀丸	御影丸	一月	八月	三、一六二	辰馬汽船會社	北京丸型イッシュヤード式構造船
浦賀船渠會社	天王丸	元山丸	一月	十月	三、一七九	東和公司	
	東裕丸	生駒山丸	八月	三月	三、一七八	山本藤助	
	浦賀丸	萬字丸	三月	三月	二、一四七	田中商會社	
	第十雲海丸	海王丸	六月	四月	二、一四三	中村精七郎	
播磨造船所	吉備丸	御崎丸	七月	五月	一、一七三	古河合名會社	第五長久丸型船 第二編第三章第七節C表(其の二)参照 姉妹形にして吉備丸は播磨造船所の最初の建 造船なり
藤永田造船所	霧島丸	千代丸	五月	七月	二、一七二	原田汽船會社	同型船九隻中の第一船なり
橋本造船所	千代丸	ジャード	四月	五月	一、〇七八	同社船	

えやむ丸(第四十八圖)は大阪商船會社が孟買航路に使用の目的を以て川崎造船所に注文建造したる純貨物船にして、當時我國に於て類別  
少かりし純遮浪甲板船なり。其の公試運轉成績左の如し、



船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力
まやむ丸	一四・七呎	六、一三四噸	一三・九三節	三、七五九

大福丸(附圖第十九及び第四十九圖)はまやむ丸の改良型船にして、所謂重量噸數九千噸型船の第一船なり。本型船は其の數極めて多く大正五年以來同十二年迄に總計七十五隻を建造せり。其の主要寸法はまやむ丸と全く同一なれどもまやむ丸が遮浪甲板船なるに對し之は覆甲板船にして、トシネージ・オープニングを有せず。又左記の如く甲板間特設肋骨の構造に些少の差異ある外、構造寸法に至りては兩船共に同じ。

特設肋骨間	まやむ丸型船	大福丸型船
支水隔壁の直上毎に上層甲板間に深三十吋乃 至二十四吋、厚〇・四〇吋、内縁の幅三吋二分の一特設肋骨を設く。	上層及び下層甲板間に肋骨十本置きに特設肋骨を設け、其の寸法は下層甲板間に於ては深三十三吋乃至三十吋、厚〇・四〇吋、内縁の幅三吋二分の一とし、上層甲板間に於ては深三十吋乃至二十四吋、厚〇・四〇吋、内縁の幅三吋二分の一とす。	

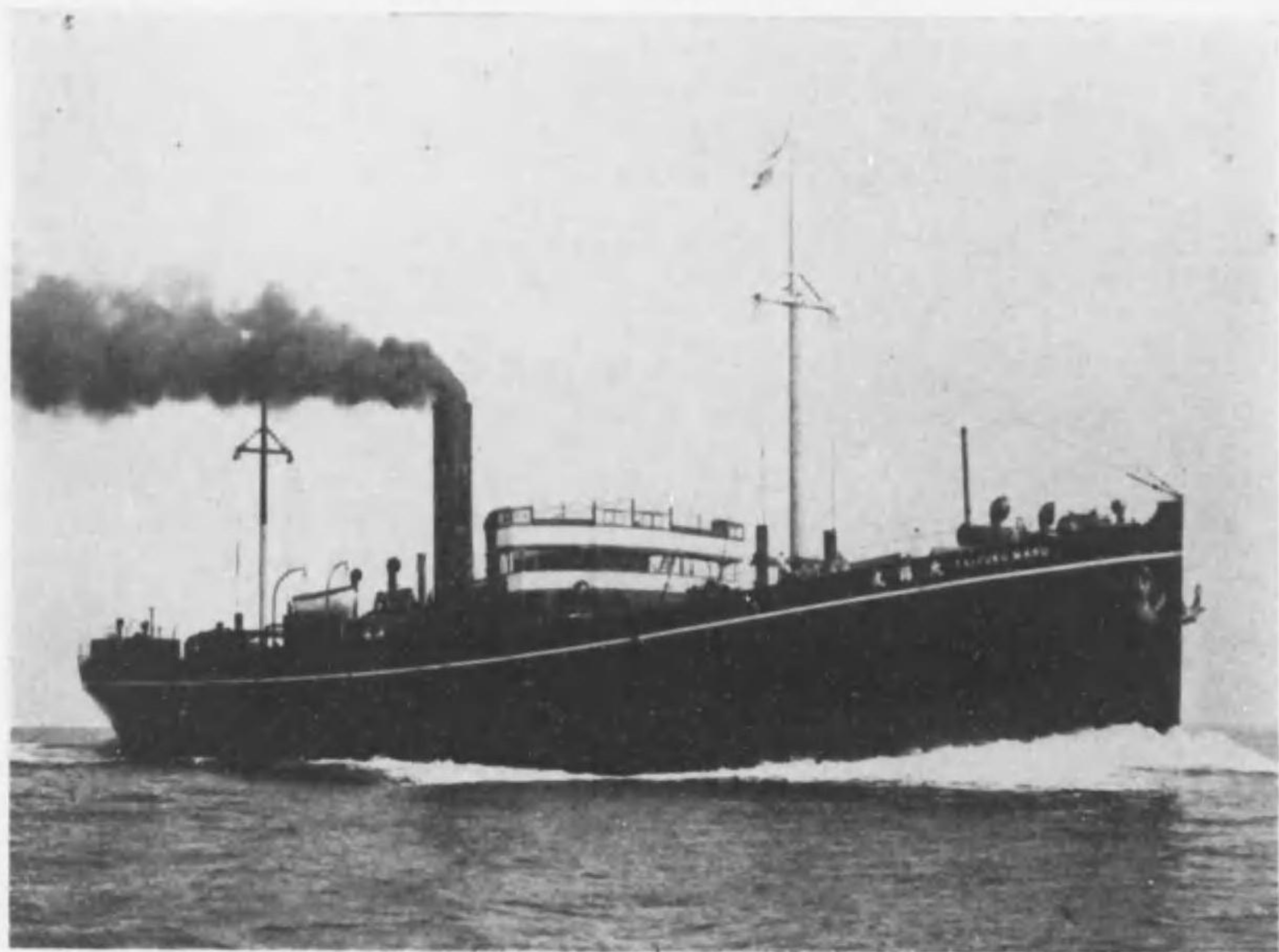
又滿載吃水は前者は二十四呎十時四分の三なるに後者は二十七呎一時四分の一にして、約三呎二時二分の一の増加となり、載貨重量の増加千二百二十七噸に及び。即ち其の載貨重量及び滿載吃水の船形に及ぼす割合非常に大にして、戦時中の如く重量噸數を以て船舶の賣買行はるゝ場合に於ては船主並に造船業者に對し非常に有利なる結果を生じたり。然れども此の吃水は船形に對し深きに過ぎ材料寸法即ち船體の強度に對し載貨重量餘り大なりしを以て、大洋の航海に當り波浪の爲めに船體に損傷を來すことありて造船學術上に好參考資料を提供したり。勿論此の場合船首樓を有せざることも亦其の原因の一部を爲すは明かなるが如し。

大福丸の公試運轉成績左の如し、

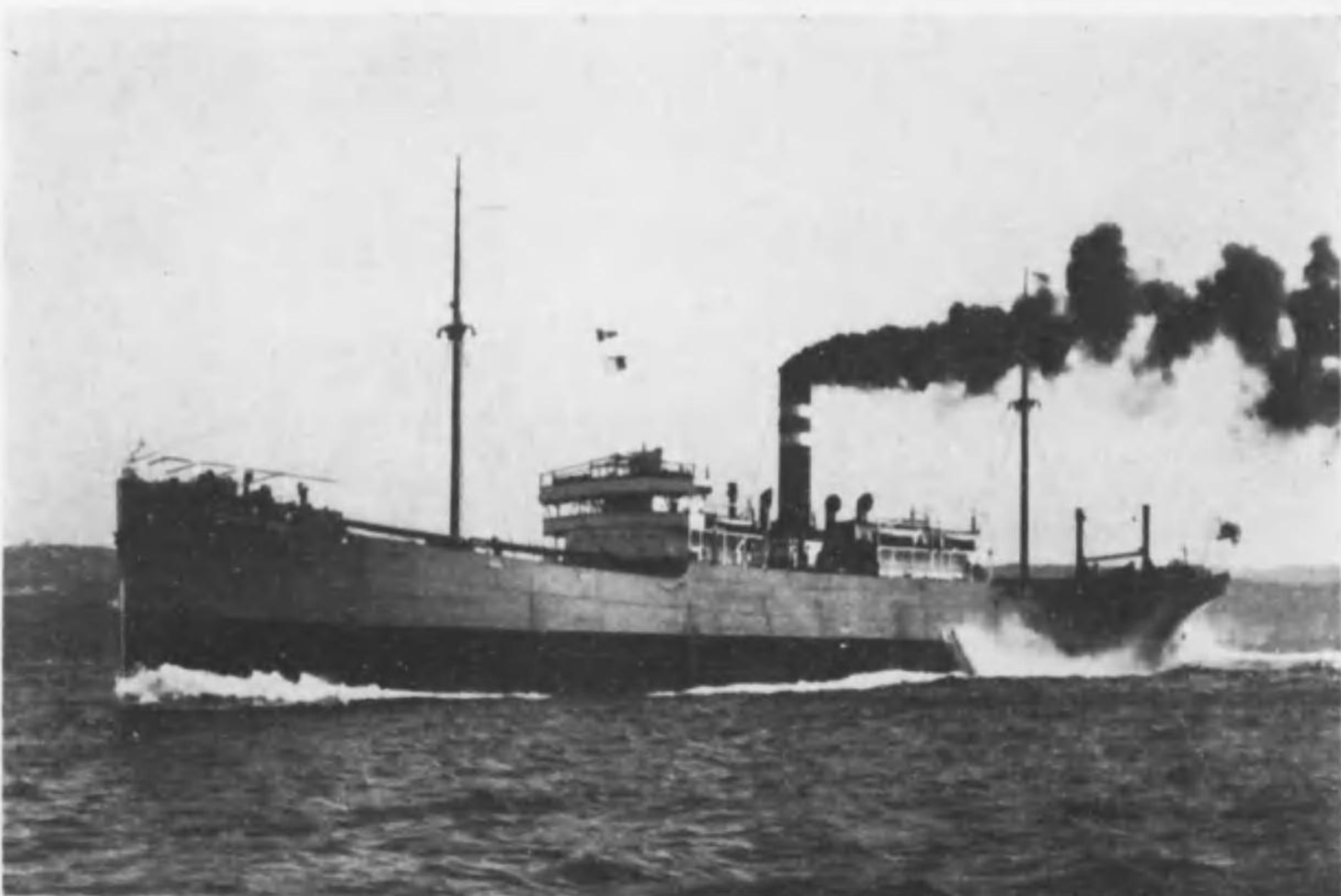
船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
大福丸	一四・六 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 呎	六、一二五噸	一四・二九節	三、九四六	

染殿丸(附圖第二十及び第五十圖)は辰馬汽船會社の注文により三菱造船會社長崎造船所に於て計畫建造したる純貨物船にして、辰馬型船と稱し其の後同所並に神戸造船所に於て建造す。

丸 福 大 圖九十四第



丸 殿 染 圖十五第





秋田丸（附圖第二十一）は日本郵船會社の註文により長崎三菱造船所に於て計畫建造したる秋田丸型貨物船の第一船なり。  
 勝浦丸は三菱商會社が神戸三菱造船所に於て計畫建造せる喜春丸型船の第一船なり。  
 以上三船並に吉備丸・御崎丸・霧島丸の公試運轉成績左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
榮殿丸	一二呎 三三/四	五、五四噸	一四・一節	三、七六四	
秋田丸	一〇・九呎 五/六	三、六七五	一三・九七	二、八九九	
勝浦丸	一〇・四呎	一、八七八	一二・三三	一、二九一	
吉備丸	一〇・一呎 七/二	一、一〇〇	八・二九	五六四	
御崎丸	八・一〇呎 三/四	一、一一一	一一・二〇	七五四	
霧島丸	一〇・一呎 三/八	二、三三〇	一〇・八九	一、一九一	

九、大正六年進水船舶

世界的船腹不足の結果内地造船所に對し新造船の註文一時に殺到せり。而して大正六年中に進水せる總噸數千噸以上の貨物船は八十六隻にして總噸數合計三十四萬五千六百二十一噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	第二大福丸	ワー・キング	二月	九、三九九	仕入船	はわい丸と同型船
	第五大福丸	ワー・ソルヂャー	五月	七、五二二	仕入船	T型船
	第七大福丸	ワー・セーラー	六月	七、五二五	仕入船	
	吉田丸		二月	五、八七〇	山下合名會社 仕入船	大福丸型九、一〇〇噸標準船
	ワー・クイン		三月	五、八六九	仕入船	
	第三大福丸	ワー・プリンス	四月	五、八六六	仕入船	
	第四大福丸	ワー・カウンシル	六月	五、八七四	仕入船	
	第六大福丸	ワー・アドミラル	七月	五、八七四	仕入船	



建造所	船名	進水	噸數	注文主	備考
川崎造船所	ワール	八月	五、八七四	仕入船	大福丸型九、一〇〇噸標準船
	ワール・ライオン	九月	五、八七四		
	ワール・タイガー	九月	五、八七四		
	ワール・ヒーロー	九月	五、八七四		
	ワール・パイロット	九月	五、八七四		
	ほるね丸	九月	五、八五六		
	せれべ丸	九月	五、八五六		
	すまと丸	九月	五、八五六		
	神國丸	九月	五、八五六		
	びるま丸	九月	五、八五六		
	泰安丸	九月	五、八五六		
三菱長崎造船所	第二與福丸	九月	七、三五〇	岸本汽船會社	まや丸と姉妹船 北清航路として設計せるもの 第一編第三章第七節C表(其の 一四)参照 T型船
	鞍馬山丸	九月	七、三五〇	日本郵船會社	
	甲谷陀丸	九月	七、三五〇	鈴木商店	
	長野丸	九月	七、三五〇	三菱商會社	辰馬丸型船
	富浦丸	九月	三、八一〇	小柳七四郎	元明丸と姉妹船
	天海丸	九月	三、八一〇	辰馬汽船會社	辰馬丸型船
	綾葉丸	九月	五、七二二		
	吳羽丸	九月	五、六九九		
	織殿丸	九月	五、三〇五		
	元明丸	九月	三、一八〇	上西商會	天海丸と姉妹船 同型船五隻中の第一船(第五一圖 及び附圖第二三) 同型船一一隻中の第一船(附圖第 二四)
	あるぶ丸	九月	七、七八九	大阪商船會社	
	蓬萊丸	九月	六、〇七一	三井物産會社	

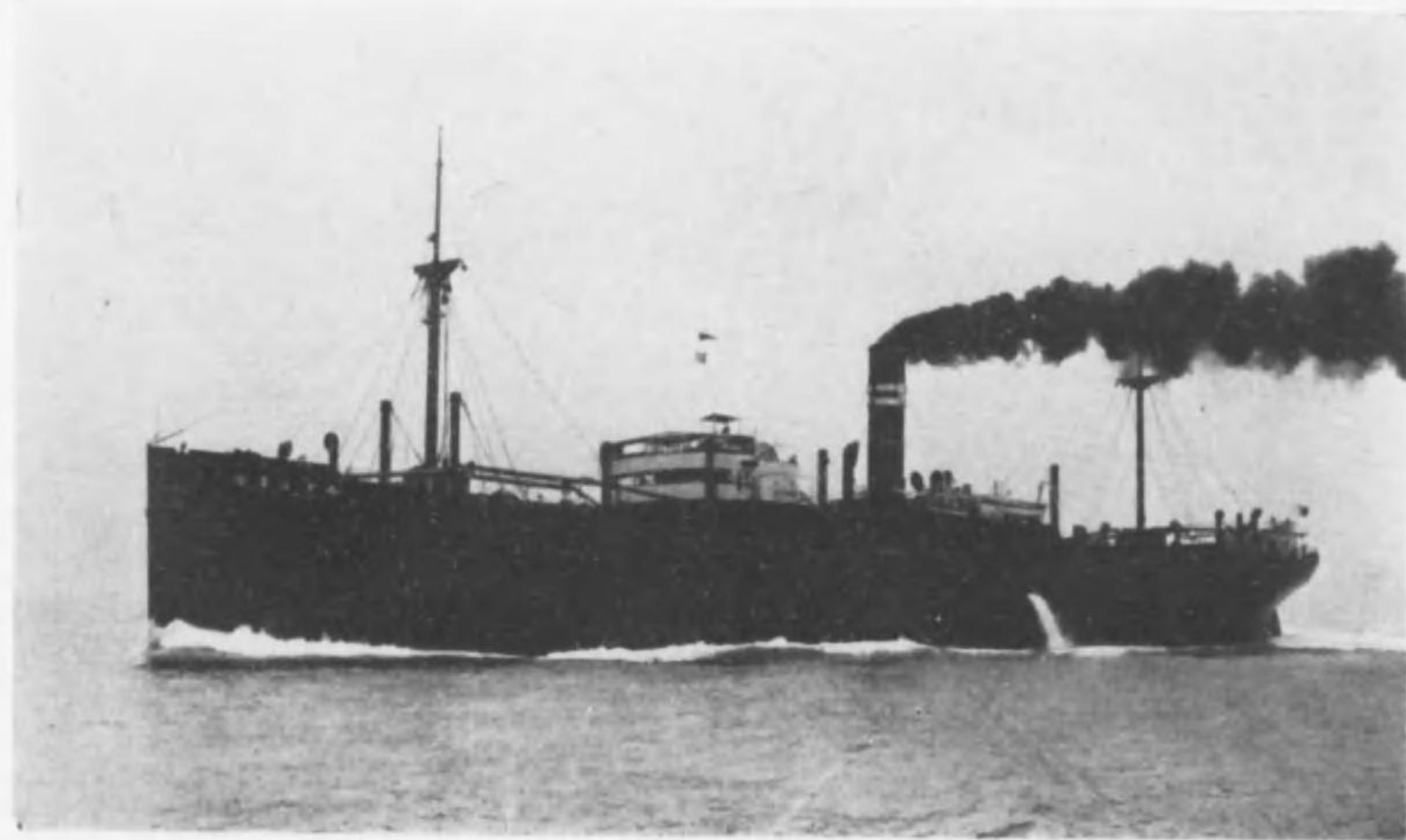
建造所	船名	進水	噸數	注文主	備考
大阪鐵工所 因島工場	大雄丸	十一月	六、〇七一	内田汽船會社	右と同型船
	明海丸	十一月	三、一九二	明治海運會社	北京丸型船
	浙江丸	十一月	三、一七九	大阪商船會社	
	江蘇丸	十一月	三、一七九		
	多喜丸	十一月	一、二二七	大正汽船會社	寶山丸型船
	正木丸	十一月	一、二二九	目下部久太郎	
	名瀬丸	十一月	一、二〇八	大阪商船會社	
	能登丸	十一月	一、二一三	北日本汽船會社	
	眞岡丸	十一月	一、二〇七	神戸棧橋會社	同型船一六隻中の第一船なり(第 五二圖及び附圖第二五) 右と同型船
	福和丸	十一月	四、三六五	五光商會	第一次日・米船・鐵交換船
	大和丸	十一月	四、三六六	大阪商船會社	
	いんだ丸	十一月	四、三七八	日本汽船會社	
	明文丸	十一月	三、一九一	勝田銀次郎	
	海福丸	十一月	三、一九一	明治海運會社	
	明地丸	十一月	四、七三三	佛國M・M會社	
	メカニシヤンド	十一月	四、七三三	岸本汽船會社	同型船四隻中の第一船(附圖第 二六) 右と同型船
	神盛丸	十一月	四、七三三		
	神護丸	十一月	四、七三三		
	第二吉田丸	十一月	四、七四五	山下汽船會社	
	神鈴丸	十一月	四、七三一	鈴木商店	
	廣福丸	十一月	四、七三六	廣海商會社	
	第六霧島丸	十一月	四、七三六	松田汽船會社	
	第三吉田丸	十一月	四、七五三	山下汽船會社	
	白鹿丸	十一月	八、一五〇	辰馬汽船會社	日・米船・鐵交換船

第三章 造船術の進歩

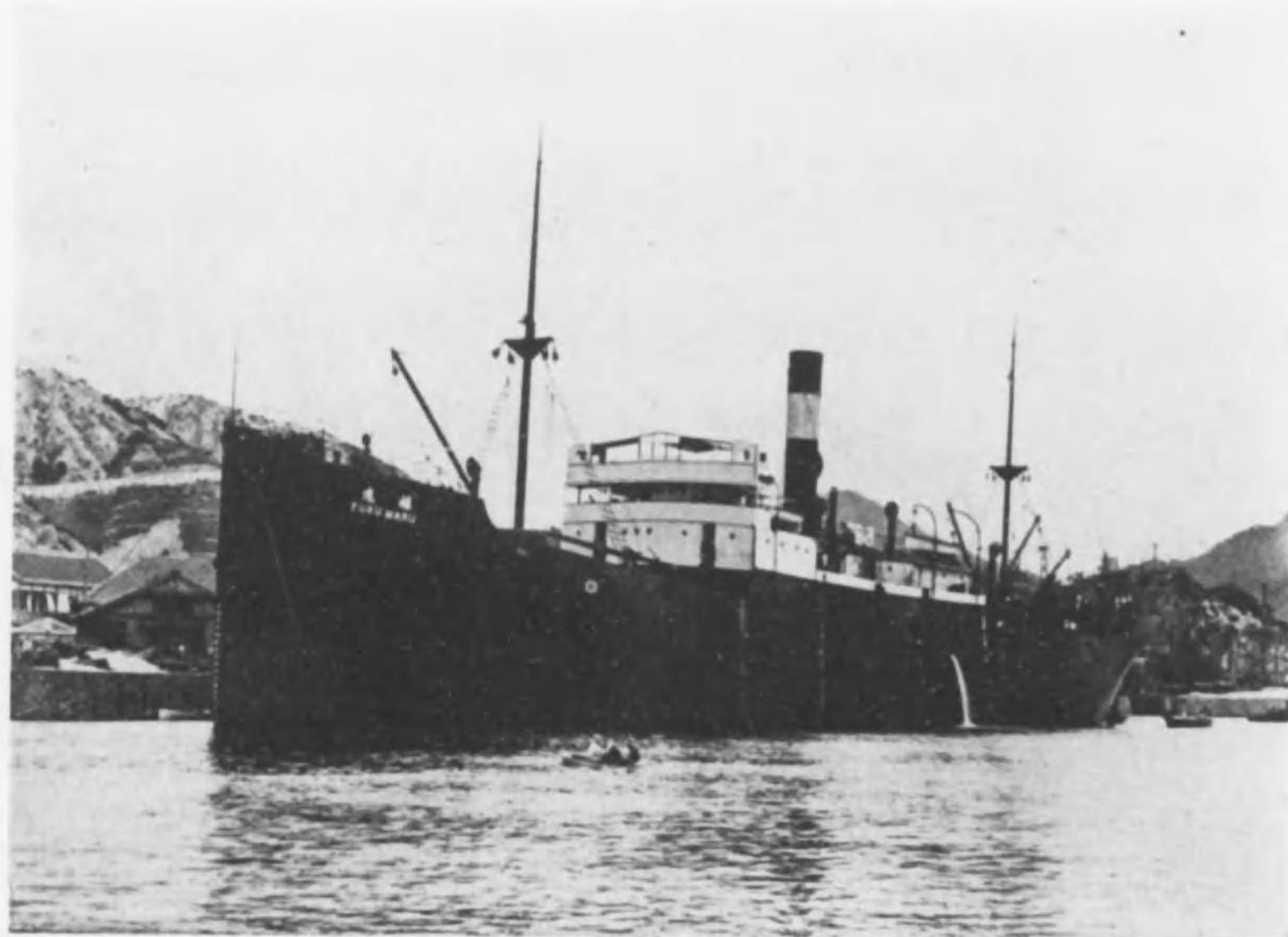
四〇七



丸すぶるあ 圖一十五第



丸 福 圖二十五第



第二編 帝國海商

建造所	船名	改名	進水	噸數	註文主	備考
淺野造船所	ワトー・アーマー		一九〇〇月	八、一九二	東洋汽船會社	A型船
〃	ワトー・ヘルメツト		〃	八、一七七	〃	〃
〃	ワトー・ランス		〃	八、一五三	〃	〃
石川島造船所	第二厚田丸	興順丸	六月	二、一七六	佐藤商會	同型船六隻中の第一船
〃	第二霧島丸		七月	二、一七四	大連汽船會社	右と同型船
〃	青葉山丸		一〇月	二、一八一	佐藤泰治郎	〃
〃	雲南丸		一〇月	二、二〇一	大阪商船會社	〃
〃	東見丸		一二月	一、二八一	金森商船會社	同型船六隻中の第一船
播磨造船所	大岡丸		六月	二、七二六	内田汽船會社	第二編第三章第七節(表(其の三))参照
〃	扇海丸		一月	一、二六二	扇海汽船會社	同型船一〇隻中の第一船
〃	マカイカ		七月	一、二六三	ビツドウエル商會	右と同型船
鳥羽造船所	紫尾山丸		九月	一、二四五	松方正徳	姉妹船
〃	上宮山丸		二月	一、二五七	山一汽船會社	〃
藤永田造船所	第二萬榮丸		七月	二、一八八	新田汽船會社	霧島丸型船
〃	養老丸		一月	二、二〇四	日下部	〃
横濱船渠會社	神天丸		九月	一、二五〇	岸本汽船會社	横濱船渠に於ける最初の一、〇〇〇噸以上建造船
小野鐵工造船所	第六札幌丸		二月	二、二〇四	犬上慶五郎	同型船四隻中の第一船
〃	朝日丸		一月	二、二〇五	鳥谷汽船會社	右と同型船
〃	第五札幌丸		一月	二、二一七	犬上慶五郎	〃
函館船渠會社	第二福井丸		二月	一、五六五	佐々木漁業會社	〃
〃	第五吉備丸		二月	一、〇〇〇	豊崎富三郎	第二吉備丸と姉妹船
〃	第二萬榮丸		二月	一、一八〇	新田汽船會社	同型船七隻中の第一船
新田汽船會社	第六萬榮丸		二月	一、一八〇	〃	右と同型船



松尾鐵工場	第二東洋丸	七月	三、〇一八	澤山汽船會社	○松尾鐵工所に於ける最初の、○噸以上建造船
吉備造船所	第七吉備丸	一二月	一、三二九	豐崎富三郎	○噸以上建造船
相澤造船所	研究丸	一二月	一、一二五	中村精七郎	同型船六隻中の第一船
栃木造船所	大徳丸	九月	一、一二六	栃木商會社	同型船一〇隻中の第一船
原田造船所	第二朝香丸	一〇月	一、九二一	日下部久太郎	同型船一〇隻中の第一船
松田汽船會社	正和丸	一二月	一、三一五	勝田汽船會社	○松田汽船會社に於ける最初の、○噸以上建造船
木津川造船所	金剛丸	一二月	一、一六六	島谷汽船會社	○木津川造船所に於ける最初の、○噸以上建造船
原商會社	第七眞盛丸	一二月	一、二二三	原眞一	○原商會社に於ける最初の、○噸以上建造船

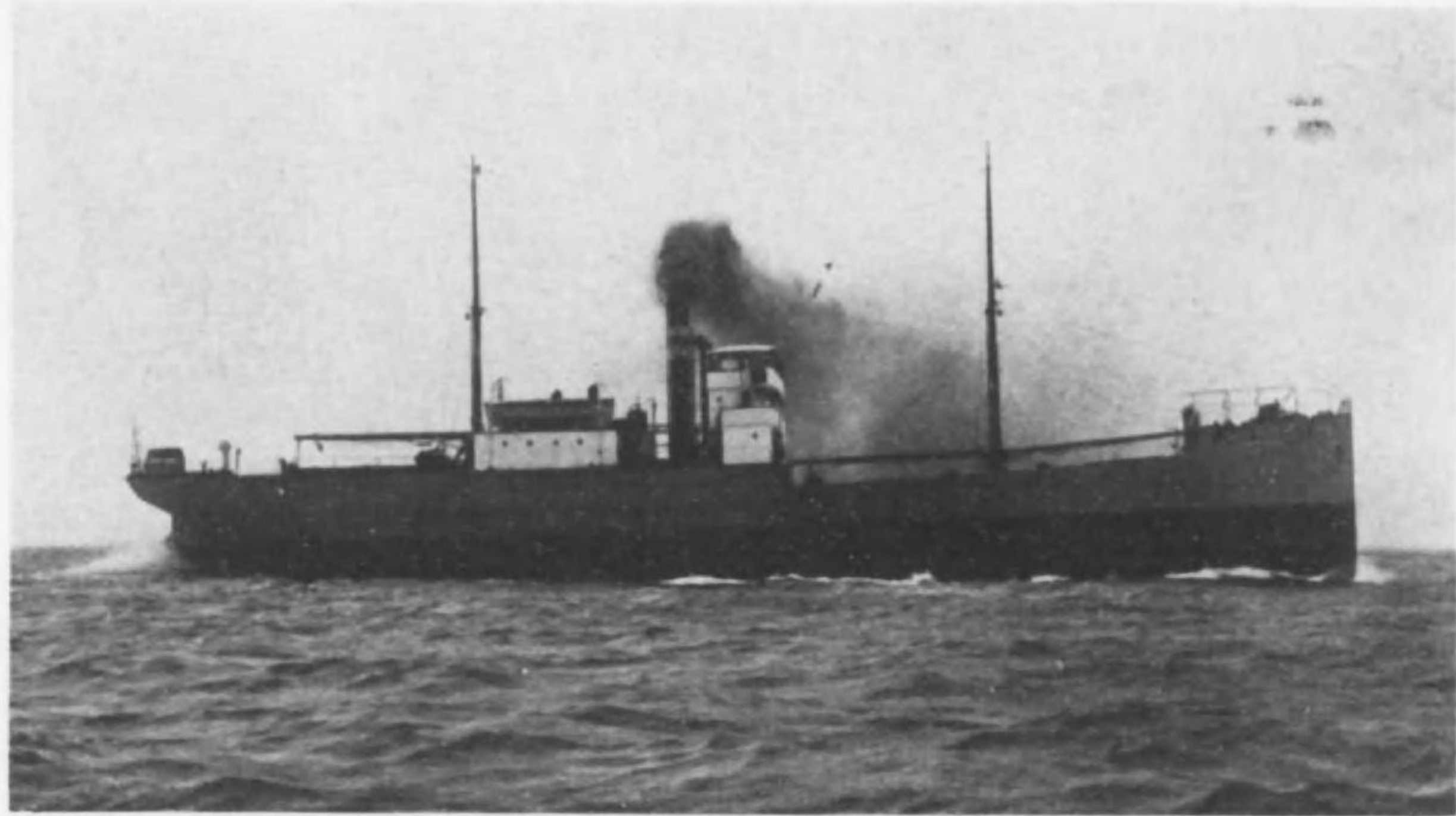
白鹿丸(附圖第二十二)は淺野造船所設立後最初の建造船にして同社A型標準船第一船なり。同船の設計は大正五年二月同造船所設立計畫と同時に着手す。淺野造船所は同年七月申造船工場建築に着手後日夜深・埋築・工場建設・造船機械類の据付等を急ぎ其の間半成の工場に於て同型船五隻と共に同船々體建造の準備を行ひ、大正六年二月十一日龍骨据付・同年七月十七日進水・十月二十八日竣工の上船主辰馬汽船會社に引渡しを了せり。當時の既設大造船所に於ては此の程度の工事進捗は敢て短時日なりと云ふ能はざるも、斯くの如き大船に對し船體・機關及び所屬具を分業的に建造するの新記録を作り、且つ工場草創の際に當り諸設備完成せざるに拘らず比較的短期間に於て同船を完成せしめたるは、賞讃に價するものと云ふべし。其の機關要目並に試運轉結果の概要は第二編第三章第七節C表(其の三)に之を掲ぐ。

第二東洋丸は澤山汽船會社の注文により松尾鐵工場に於て建造したる同所最初の千噸以上鋼船なり。同船設計に當りては先づ之を同工場所在の船渠内に於て建造せんとする方針を採り同船渠の寸法に従つて船體寸法を定め且つ三菱造船會社長崎造船所建造の秋田丸型船の圖面を参照して之を設計せりと云ふ。其の公式運轉成績は左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
第二東洋丸	一〇時五分	三、〇三〇噸	一一・〇三節	一、二八一	

あるぶす丸(附圖第二十三及び第五十一圖)・蓬萊山丸(附圖第二十四)・福丸(附圖第二十五及び第五十二圖)・神盛丸(附圖第二十六)・第二厚田丸・扇海丸・第六札幌丸等各船公試運轉成績は左の如し、





船名	平均吃水	排水噸數	最高速力	實馬力
あるぶす丸	一三・二一 <sup>五</sup> / <sub>八</sub>	六、七二八	一四・三〇	五、四四五
蓬萊山丸	一五・一二	六、七二六	一三・七六	四、〇三五
福盛丸	一〇・九 <sup>七</sup> / <sub>八</sub>	三、八四〇	一二・三四	二、九一一
神盛丸	一二・二 <sup>二</sup> / <sub>五</sub>	四、六三五	一一・一八	二、五一五
第二厚田丸	一〇・〇	二、二八八	一一・六三	一、二九二
扇海丸	八・一 <sup>〇</sup> / <sub>八</sub>	一、一九五	九・七〇	四八二
第六札幌丸	九・八 <sup>三</sup> / <sub>五</sub>	二、〇二五	一〇・七九	九八八

十、大正七年進水船舶

前年七月造船獎勵金下附停止に關する法律の發布せられたるにも拘らず、依然大正七年に於ける造船高は益々増加せり。又造船材料の主要供給國たりし米國の鋼材輸出禁止により造船業者は一時非常なる困難に遭遇したるも、日・米船・鐵交換契約成立し且つ政府に於て種々の方法を講じたるを以て結局同年中に於ける新造船高は未曾有の多數に上り、總噸數千噸以上の貨物船及び貨・客船は百七十隻・四十七萬六千五百五十五噸に達せり。

建造所	船名	改名	進水月	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	東福丸	イースタン・クイン	一月	五、八五八	仕入船	九、一〇〇噸型船
"	盛福丸	イースタン・ナビー	二月	五、八五八	"	"
"	第二十大福丸	イースタン・サン	四月	五、八六〇	"	"
"	第二十一大福丸	イースタン・シー	五月	五、八五九	"	"
"	長門丸		五月	五、九〇〇	日本郵船會社	"
"	永福丸		七月	五、八六〇	仕入船	"
"	興福丸		八月	五、八五九	"	"
"	イースタン・ウインド		八月	五、八六五	米國船船院	日・米船・鐵交換船





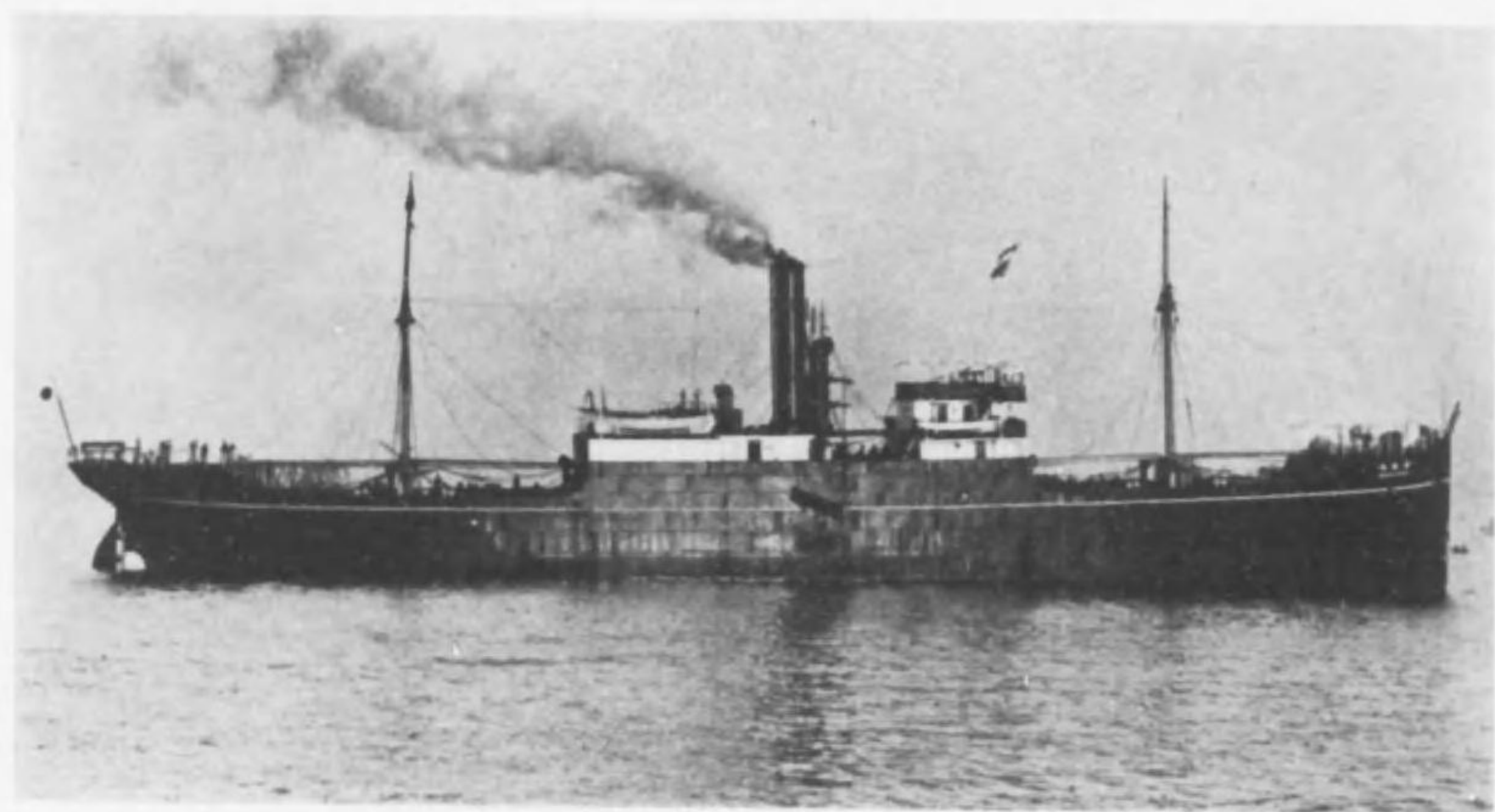


建造所	船名	改名	進水	噸數	註文主	備考
大阪鐵工場 櫻島工場	大鷗丸		一二月	六、〇九七	内田汽船會社	蓬萊山丸型船
	天幸丸		九月	四、三七五	白洋汽船會社	福丸型船
	明宙丸		一〇月	四、三七二	大正海運會社	
	すらばや丸	ストルボルグ	一一月	四、三八六	大阪商船會社	北京丸型船イツシヤウツド構造船、寶山丸型船
	第二貴船山丸		一月	三、二〇四	橋本商船會社	
	第二正木丸		五月	一、二二四	日下部會社	
	先島丸		七月	一、二二四	大阪商船會社	
	伊ースタン丸		八月	七、一四九	日本汽船會社	同型船一一隻中の第一船なり、日・米船・鐵交換船
	大武丸		九月	六、一〇〇	内田汽船會社	蓬萊山丸型船
	寶永丸		四月	六、〇七九	三井物産會社	
	明光丸		二月	四、三八三	明治海運會社	
	がんじす丸		六月	四、三八二	大阪商船會社	
	ばたびや丸	メツシカノ	一二月	四、三八九	日本汽船會社	
	ワーストボート丸		五月	四、五〇〇		
	伊ーストボート丸		七月	四、三八一	山本汽船會社	福丸型船日・米船・鐵交換船
	元山丸		二月	三、一七九	山本汽船會社	北京丸型船イツシヤウツド構造
	東泰丸		四月	三、一九二	東和汽船會社	
	喜美丸		一月	三、一九四	神戸商船會社	
	ドクトール丸		三月	八、二二五	淺野總一郎	
	アール・ブノール丸		五月	八、二二五		
	米國丸	イースト・インヂヤン	八月	八、二二五	明治海運會社	同右日米船鐵交換船
	明邦丸		二月	八、二二五	岸本汽船會社	同右第七節C表(其の二)参照
	神水丸		四月	四、七三六	廣海商會社	同右第七節C表(其の二)参照

建造所	船名	改名	進水	噸數	註文主	備考
淺野造船所	第三吉田丸		一月	四、六四六	山下汽船會社	
	第一大南洋丸		六月	二、一六三	山本汽船會社	
	第二大南洋丸		八月	一、二六九	山下汽船會社	同型船三隻中の第一船
	第三南洋丸	北成丸	九月	一、二七四	鐵業會社	右と同型船
	アアナン丸		一月	八、二五三	東洋汽船會社	
	カブテン丸		三月	八、二五三	長馬汽船會社	A型船
	第一吉田丸		四月	五、八〇九	山下汽船會社	B型船の第一船にして同型船二三隻あり
	若葉丸		一月	五、四三一	山下汽船會社	B型船
	相洲丸		二月	一、二一九	仕入船	D型船四隻中の第一船、第二編第三章第七節C表(其の三)参照
	對洲丸		四月	一、二一九		D型船
	勢洲丸		六月	一、二一九		
	神隆丸		九月	一、二一九		
	泰山丸		一〇月	三、一七五	山本汽船會社	附圖第二九、同型船九隻中の第一船
	元山丸		七月	三、一九二	橋本汽船會社	右と同型船、第二編第三章第七節C表(其の三)参照
	中山丸		九月	三、二〇六	上西汽船會社	
	四川丸		一月	三、二〇〇	橋本汽船會社	
	吳山丸		二月	二、二〇一	大阪商船會社	第二厚田丸型船
	東瀛丸		三月	二、一八六	金森商船會社	
	安瀨丸		五月	一、二八一	佐藤商會	
	天光丸		三月	一、二七三	五光商會	
	神安丸		四月	一、二七八	岸本汽船會社	東見丸型船
	伊ースタン丸		一〇月	六、八〇五	帝國汽船會社	ウオレノス型中の第一船、日・米船・鐵交換船(附圖第三一)
	第六興福丸	ワー・アマゾン	八月	三、一六四	帝國汽船會社	同型船六隻中の第一船



丸 瑞 神 圖四十五第



丸 威 神 圖五十五第

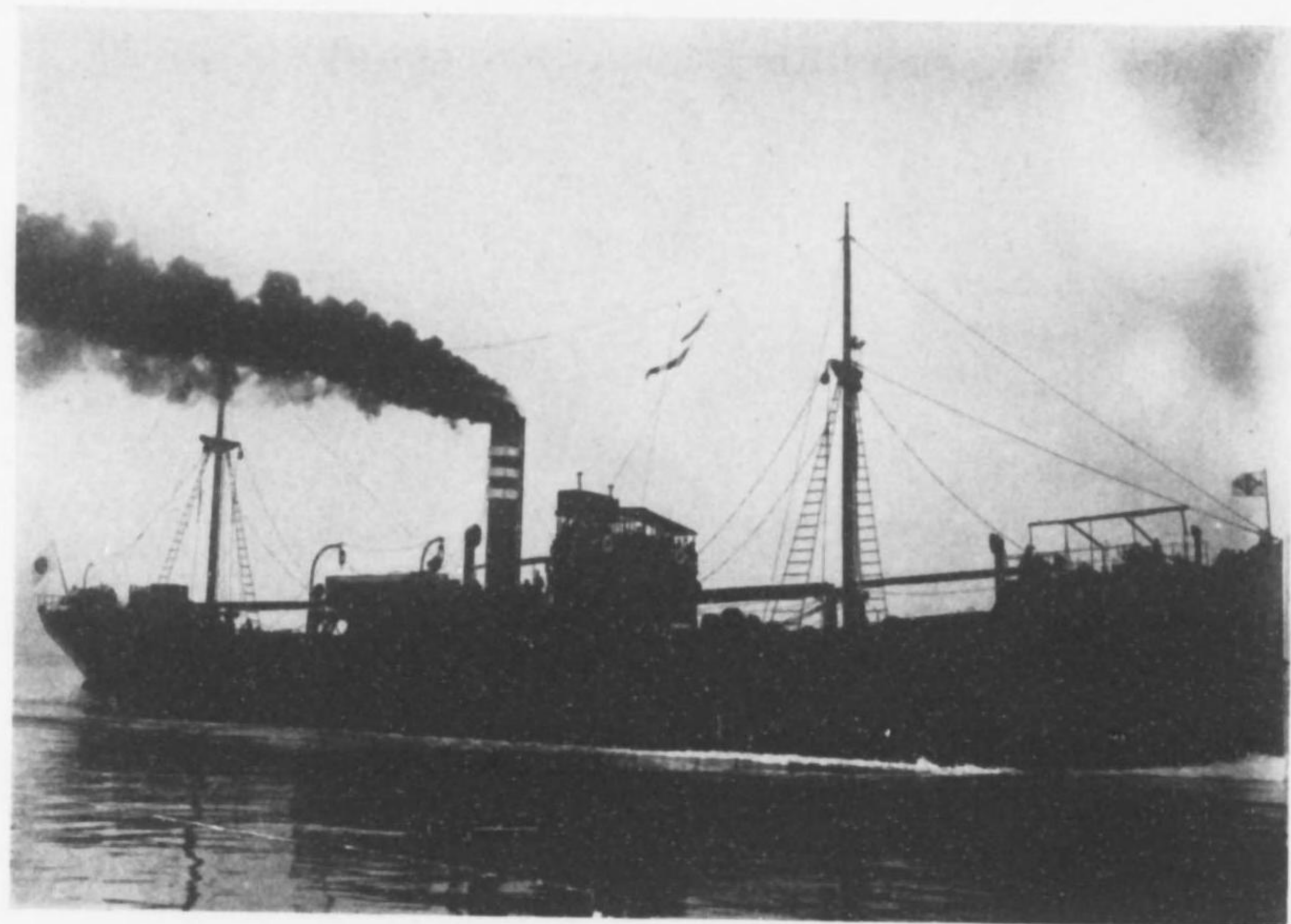


第二編 帝國海商

建造所	船名	改名	進水	噸數	注文主	備考
帝國汽船會社 播磨造船所	第七與福丸	イースタン・キング	六月	二、九六二	帝國汽船會社	ウオレーヌ型船、日・米船・鐵交換船
〃	扇洋丸		三月	一、二三七	岩田可盛	扇海丸型船(附圖第三〇)
〃	第十六宇和島丸		一〇月	一、二二二	宇和島汽船會社	
〃	大東丸		一二月	一、二三〇	鈴木商店	本船は大正十一年冷凍船に改造さる
帝國汽船會社 鳥羽造船所	朝熊丸		八月	二、〇〇一	〃	右と同型船
〃	青峯丸		一月	一、九七九	平能伊右衛門	播磨造船所扇海丸と同型船
〃	相島丸		四月	一、二三一	鈴木商店	
〃	神島丸		五月	一、二三二	〃	
藤永田造船所	第二養老丸	第一東洋丸	三月	二、二二〇	日下部會社	霧島丸型船
〃	さち丸		五月	二、二〇五	〃	
〃	長順丸		七月	二、二一三	神戶棧橋會社	霧島丸型船・第二編第三章第七節C
〃	神福丸		八月	二、二〇四	大運汽船會社	表(其の三)參照
〃	貴船丸		三月	一、六一三	岸本汽船會社	霧島丸型船
〃	第三貴船丸		一月	一、六一三	〃	
〃	第五貴船丸		一月	一、六一七	日下部會社	同型船三隻
橫濱船渠會社	神瑞丸		一月	二、九八三	岸本汽船會社	
〃	華山丸		一月	二、九六九	橋本汽船會社	(第五四圖)同型船三隻
〃	第十五吉備丸		二月	二、八四四	東和汽船會社	
〃	海城丸		一月	一、五一八	岸本汽船會社	姉妹船
〃	關東丸		四月	一、五四二	〃	
〃	佐川丸		五月	一、一六五	濱口汽船會社	
〃	常盤丸		五月	一、一九七	島谷汽船會社	
小野鐵工造船所	第十四小野丸		二月	一、三六八	小野虎助	同型船三隻



丸 天 三 圖六十五第









建造所	船名	改名	進水	噸數	注文主	備考
吉備造船所	第十吉備丸		八月	一、三一九	仕入船	第七吉備丸と同型船
吉備造船所	第十一吉備丸	ムルハウス	十一月	一、三五五		
吉備造船所	第十二吉備丸		十二月	一、三五五		
大阪造船所	帝海丸		五月	一、二二九	帝國製糖汽船部	同型船六隻中の第一船
大阪造船所	東裕丸		六月	一、二二五	東和汽船會社	右と同型船
大阪造船所	福勢丸		七月	一、二二三	仕入船	
大阪造船所	第三大得丸	東平丸	八月	一、二二三		
大阪造船所	第二大得丸	東平丸	九月	一、二二三		
大阪造船所	第五大得丸		十一月	一、二二二		
内田造船所	大隆丸		一月	二、二〇八	同社	同型船五隻中の第一船
内田造船所	大元丸		二月	二、二〇六		右と同型船
内田造船所	大順丸		五月	一、二七四	長崎海運會社	
内田造船所	永安丸		七月	一、二〇五	岩田可盛	
内田造船所	大通丸		五月	一、二〇五	内田汽船會社	研究丸型船
内田造船所	東峯丸		九月	一、二一八	日本鋼管會社	
大阪製業會社造船部	第十八相澤丸		一月	一、二二〇	仕入船	
大阪製業會社造船部	第二大信丸		一月	一、三七〇	大阪汽船信託會社	姉妹船
大阪製業會社造船部	第一大信丸		二月	一、二三四	前田利一	
大阪製業會社造船部	第二利洋丸		七月	一、三〇七	大阪汽船信託會社	姉妹船
大阪製業會社造船部	第二利洋丸		四月	一、〇一三	前田利一	
大阪製業會社造船部	神港丸		九月	一、一七五	同社	
大阪製業會社造船部	神港丸		二月	一、一四七	神港汽船會社	同型船四隻の中第一船

建造所	船名	改名	進水	噸數	注文主	備考
原田造船所	千早丸		八月	一、一四四	同社	右と同型船
原田造船所	第三萬世丸		十一月	一、一五三		
原田造船所	櫻島丸		三月	一、一四六	日下部會社	
吉浦造船所	第三松昌丸	第七平榮丸	八月	一、二七四	同社	
吉浦造船所	歴山丸	まみづ丸	四月	一、二七二	大徳汽船會社	姉妹船
吉浦造船所	紅海丸		六月	一、二六四	高野汽船會社	
備後船渠會社	第六吉備丸		一月	一、二六三	三上豊夷	
備後船渠會社	第二十二霧島丸		一月	一、二九三	豐崎汽船會社	
松田汽船會社造船部	大壽丸		一月	一、二八三	同社	
木津川造船所	第三眞盛丸		五月	一、二七九	大家善六	
原商會社造船所	銅山丸		二月	一、二五七	原商會社	
橋本造船所	三正丸		二月	一、六八五	同社	
關西造船所	八千代丸		一月	一、四四四	三井物産會社	
信貴造船所	第五萬世丸		七月	一、三三三	大正汽船會社	
藤間造船所	第五萬世丸		八月	一、三二〇	日下部會社	姉妹船
九州造船所	三龍丸		二月	一、三三三		
九州造船所	基峯丸		二月	一、二五七	高島幸雄	
原造船鐵工所	天岳丸		二月	一、二四六	同社	
宮城屋造船所	運天丸		八月	一、〇六五	大洋商船會社	
大原造船鐵工所	運天丸		十一月	一、〇五一	沖繩物産會社	

大東丸は播磨造船所建造の扇海丸型貨物船なりしが、其の後大正十一年鈴木商店の注文により播磨造船所に於て冷凍船として改造し樟太漁業會社に提供せられたり。今其の改造工事の概要を記せば左の如し、

(1) 前船は新設冷却機室を除き全部を、後船は全部を冷蔵船とし、船内各船側・甲板及び隔壁上一面に濃鹽管を取付く。



(2) 前船後部約三十四呎間に鋼製甲板を設け、其の甲板間を冷却機室とし、三臺のシーガー式炭酸瓦斯冷却機を据付く。

(3) 濃鹽水式凍魚タンクを上甲板船橋樓直前の位置に作り付け、船橋樓甲板を延長して其の作業臺とす。

同船に於て特異とする所は一般冷蔵船と同様冷蔵庫として冷凍物を低温度に保ちて格納し得るのみならず、生魚を短時間に一定の低温度迄冷凍するに最も適當なる濃鹽水式凍魚設備を有する點にあり。同設備は陸上には早くより歐洲に於て行はれたりしも、之を船内に設備して至る所の漁場に移動したるは恐らく同船を以て嚆矢となすべし。之れ同船の使命が北海方面に於ける鮭の漁業に従事し、之を完全に處理し遠路を運搬して冷凍前の美味を失はず一般需要家に提供せんとするにある爲めなり。

イースタン・シヨア(附圖第三十一)は日・米船・鐵交換船として播磨造船所に於て建造したる貨物船にしてウォレリス型と稱しコンサルチング・エンヂニアのウォレリスの設計に係るものなり。

吳羽丸・神隆丸(附圖第二十九)・朝熊丸・大連丸及び大榮丸の公試運轉の成績は左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
吳羽丸	一呎七寸	四、八六七噸	一四・四四節	三、四一六	
神隆丸	一〇・九	二、九六二	一二・四八	一、六六八	
朝熊丸	九・一	一、九四二	一二・〇九	一、二一六	
大連丸	九・六	二、二五〇	九・九五	一、〇二六	
大榮丸	九・六	一	一・六二	一、三六九	

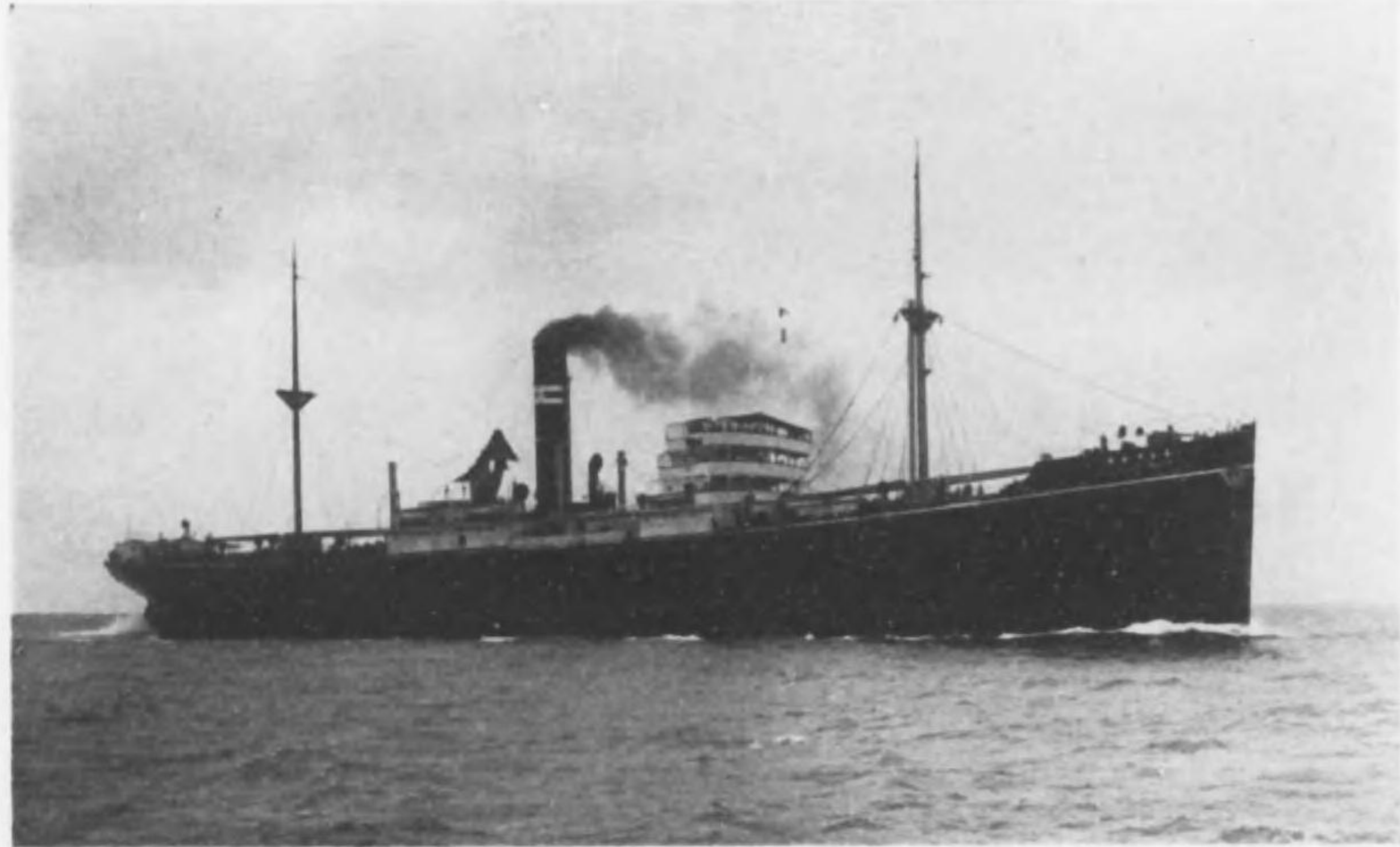
十一、大正八年進水船舶

休戦後海運界に於ける急轉直下の不況は直ちに造船業に影響し、戦時中築出せる小造船所は價格暴落の結果注文者より資金及び材料の供給杜絶せられたるのみならず、解約又は價格の値下に關する紛議續出の爲め造船工事を中止し職工の解僱・工場の閉鎖等を斷行せるもの多かりき。但し基礎鞏固なる大造船所は既約の注文船・仕入船・日米船鐵交換船・海軍艦艇等多數の工事を有し、一方材料の供給難も英・米の鐵材輸出解禁等の爲め緩和せられたるを以て、前年に比し隻數は減少せるも尙ほ總噸數千噸以上の貨物船百三十四隻・總噸數合計六十一萬七千二百四十六噸を進水せり。

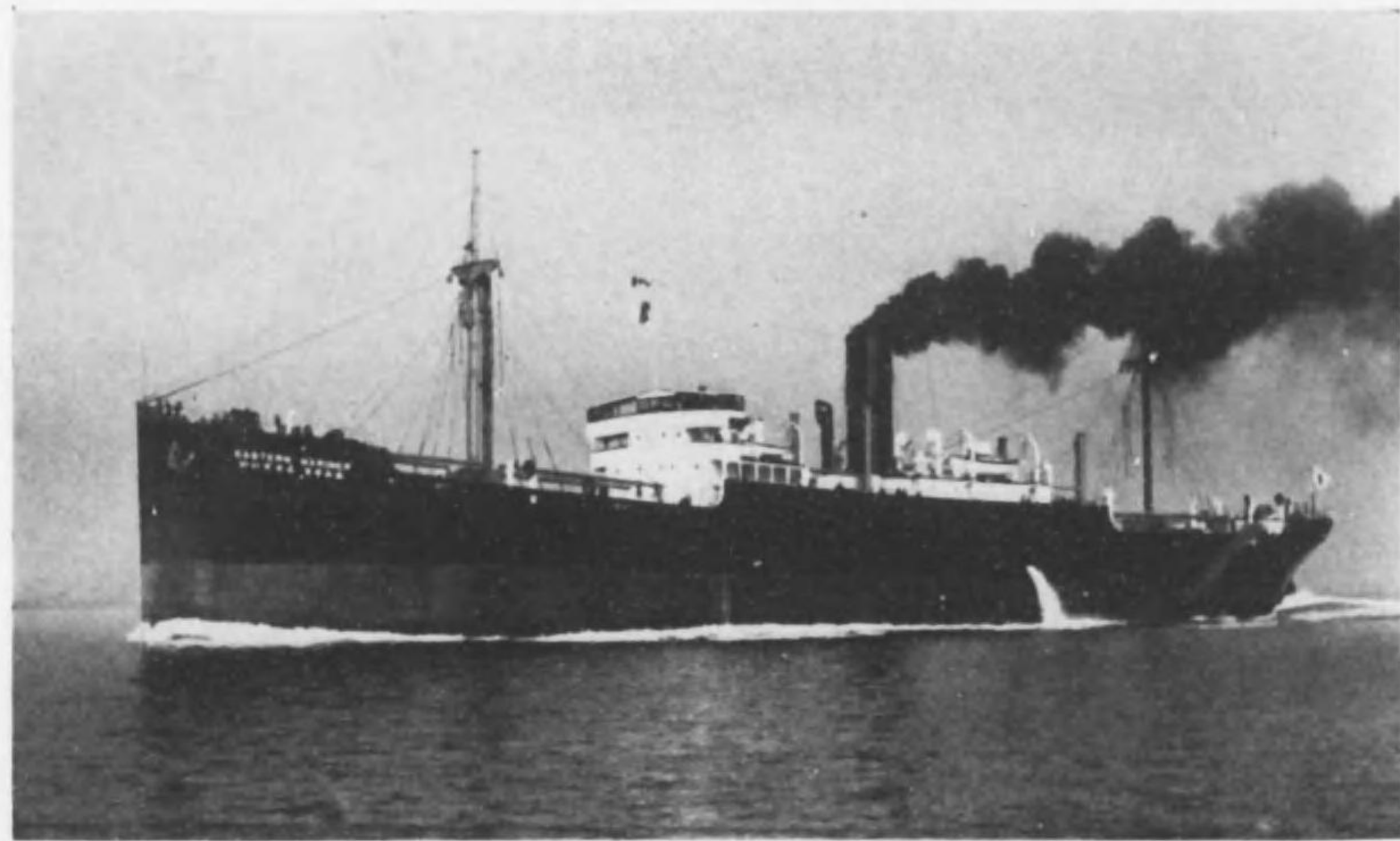
建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
川崎造船所	智福丸		一月	五、八五七噸		九、一〇〇噸型船
	德福丸		一月	五、八五八		
	隆福丸		一月	五、八五七		
	壽福丸		二月	五、八五八		
	坡土蘭丸		二月	五、八六五		
	華盛頓丸		二月	五、八六四		
	桑港丸		三月	五、八六三		
	紐育丸		三月	五、八六三		
	晚香坡丸		三月	五、八六三		
	りばぶうる丸		三月	五、八六三		
	新嘉坡丸		四月	五、八五九		
	智利丸		四月	五、八五九		
	ぐらすごう丸		五月	五、八六三		
	伯刺西爾丸		五月	五、八五九		
	亞丁丸		六月	五、八五九		
	亞爾然丁丸		六月	五、八九九		
	ねいぶる丸		七月	五、八五九		
	からち丸		七月	五、八五九		
	坡士西丸		八月	五、八五九		
	けいぶたうん丸		九月	五、八六三		
	伊太利丸		九月	五、八五八		
	蘇格蘭丸		九月	五、八六三		
	英蘭丸		一〇月	五、八六三		



丸かすらあ 圖七十五第



一ナリマ・シタスーイ 圖八十五第



建造所	船名	改名	進水	噸數	注文主	備考
川崎造船所	佛蘭西丸		一〇月	五、八六三	仕入船	九、一〇〇噸型船
	西班牙丸		一一月	五、八六四		
	和蘭丸		一一月	五、八六九		
	丁抹丸		一二月	五、九一一		
	イースタン・ブラネット丸		一一月	五、九〇八		第三編第七章(表(其の四)参照)
	イースタン・ネット丸		一一月	五、九〇八		九、一〇〇噸型船
	イースタン・ジョン・ムーン丸	ジョージ・アレン	一一月	五、九七四		日・米船・鐵交換船
	上海丸		一一月	四、一〇三	仕入船	
	漢口丸		一二月	四、一〇三		同型船五隻中の第一船
	しどにい丸		一二月	四、一〇五		同型船五隻中の第一船
	かろりん丸		一二月	四、一〇五		右と同型船
	たすまにあ丸		一二月	四、一〇五		右と同型船
	あらすか丸		一二月	七、一三八		同型船五隻中の第一船(第五七圖)
	てらごあ丸		一二月	七、一三八		右と同型船
	だあばん丸		一二月	七、一六三		
	あたらす丸		一二月	七、三四二		第三編第七章(表(其の二)参照)
	ゼのあ丸		一二月	六、七九一		播磨造船所のウオレリス型と同型船
	海安丸		一二月	五、七三二		築港丸型船
	望安丸		一二月	五、三五四		
	イースタン・ブラウン丸		一二月	五、八一四		日・米船・鐵交換船
	まどらす丸		一二月	三、八〇二		秋田丸型船
	函館丸		一二月	五、三八五		辰馬型船
	イースタン・ビクター丸		一二月	五、二三一		日・米船・鐵交換船







第二編 帝國海商

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
浦賀船渠會社	愛媛丸		一二月	四、六三六噸	山下汽船會社	神盛丸と同型船
淺野造船所	海久丸	ロバート・ルツケン・ハ	一〇月	八、一三三	勝田汽船會社	C型船
	イースタン・トレーダー	ホルツケン・ハ	一月	八、一九三	米國船船院	日・米船・鐵交換船
	武洋丸		二月	五、四四六	仕入船	B型船
	朝洋丸		三月	五、四五四	東洋汽船會社	
	彌生丸		三月	五、四三九	鈴木商店	
	樽山丸		五月	五、四四六		
	ぼすとん丸		九月	五、四三八		
	まるた丸		九月	五、四三八	仕入船	
	加洲丸		十一月	五、四六〇	神戸橋樑會社	
	甲春丸		十一月	五、四六〇	山一汽船會社	
石川島造船所	ウラル山丸		十二月	五、四六〇	鈴木商店	神盛丸型船
	夕映丸		五月	三、二〇〇	鈴木商店	
	八雲丸		六月	三、一九八	大阪商船會社	
帝國汽船會社	伊豆丸		一月	三、一四九	米國船船院	日・米船・鐵交換船
播磨造船所	第二島丸		四月	一、二八二	福津汽船會社	東見丸型船
	興重丸		五月	一、二八二	鈴木商店	イースタン・シヨア型船
	八重丸		六月	六、七八〇	帝國汽船會社	
	百合丸		七月	六、七八七	五光商會	
	春光丸		八月	六、七八七	鈴木商店	第六興重丸型船
	夕顔丸		九月	二、九三七	鈴木商店	

第三章 造船術の進歩

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
帝國汽船會社	イースタン・バイロツト丸		一月	三、二二九	米國船船院	第六興重丸型船日・米船・鐵交換船
播磨造船所	生駒丸		一月	二、〇一三	帝國汽船會社	鳥羽造船所の朝霞丸と同型船
	佐賀丸		二月	二、一一二	大陽汽船會社	第二編第三章第七節C表(其三)参照
	元永丸		二月	一、九七四	鈴木商店	朝霞丸型船
	神路丸		六月	一、一四八	帝國汽船會社	相島丸型船
	菅島丸		八月	一、一四九	鈴木商店	鳥羽造船所の朝霞丸と同型船
	伊吹丸		九月	二、二四一	帝國汽船會社	霧島丸型船
同浪華造船所	神島丸		二月	二、二四一	岸本汽船會社	
藤永田造船所	大連丸		二月	二、二四一	岸本汽船會社	
	伊豆丸		二月	二、二四一	岸本汽船會社	
横濱船渠會社	イースタン・ガイダ		九月	四、〇八一	米國船船院	秋田丸型船と同型船にして九隻あり
	イースタン・クラツグ		十月	四、〇八〇	米國船船院	其の一船、日・米船・鐵交換船
	イースタン・コレスト		十一月	四、〇八〇	米國船船院	右と同型船、日・米船・鐵交換船
	福海丸	ベツドフェル	十二月	三、八三〇	日本海運會社	右と同型船
小野鐵工造船所	若宮丸		一月	二、二一七	鳥谷汽船會社	第六札幌丸型船
函館船渠會社	第三東榮丸		七月	一、七〇九	機太汽船會社	神威丸型船
旭造船所	福洋丸		二月	三、七八一	日本海運會社	大義丸と姉妹船
三井物産會社	イースタン・インボータ	アルバート・ウチエツト・レス	二月	五、八四六	米國船船院	同型船四隻中の第一船、
造船部	エクスボータ	ウチエツト・レス	二月	五、八四五	米國船船院	日・米船・鐵交換船
	三仁丸		五月	二、四九三	三井物産會社	右と同型船、日・米船・鐵交換船
新田汽船會社	第三萬榮丸		一月	一、七八二	共立汽船會社	鳥城丸型船
新田造船所	第十五萬榮丸		一月	一、八二〇	新田汽船會社	姉妹船
	春海丸		三月	一、五七三	八木商店	第十一萬榮丸と姉妹船
	第二朝日丸		六月	一、三二二	新田汽船會社	第二萬榮丸と同型船



建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
松尾鐵工場	甲陽丸		七月	三、〇一〇噸	神戸棧橋會社	第二東洋丸型船
内田造船所	純利丸		十一月	一、二二一	仕入船	三福丸型船
内田造船所	イースタン・グレイド丸		十一月	五、六九〇	米國船船院	同型船五隻中第一船、日・米船・鐵交換船
相澤造船所	豐崎丸		一月	二、二〇三	北日本汽船會社	大榮丸型船
相澤造船所	大海丸		四月	二、二〇六	内田汽船會社	
相澤造船所	第二十相澤丸		二月	一、二一八	同社	研究丸型船
相澤造船所	第二十一相澤丸		五月	一、二四三		
相澤造船所	第二十二相澤丸		八月	一、二三八		
大阪製菓會社	第三大信丸		三月	二、一七九		研究丸型船
原田造船所	第七原田丸		五月	一、二七〇		櫻島丸と姉妹船
吉浦造船所	嘉平丸	ベツチ	三月	二、四四九		正和丸と同型船
松田汽船會社	第六霧島丸	タイリ	四月	一、二八一	三田汽船會社	
木津川造船所	三田丸		三月	一、八二九	同社	
橋本造船所	鐵山丸		六月	二、〇三〇	沼田棧船	三龍丸と姉妹船
九州造船所	直方丸	ファイエルドストランド	三月	一、二二五	同社	
東洋工業會社	金城丸	陽和丸	四月	一、四一〇	仕入船	
相澤造船所	第二射水丸	第十六吉備丸	三月	一、二二五		

陽明丸・陽光丸・陽光丸及び陽南丸は大阪鐵工所因島工場に於て建造せるイースタン・ライト型船なれども、特に近來久しく見ざりし四聯成汽機を備ふるを異れりとす。陽光丸を代表船に採りて其の機關要目並に試運轉結果の概要を第二編第三章第七節C表(其の一)に掲ぐ。佐賀丸は太陽汽船會社の註文により鳥羽造船所に於て建造せるものにして、大戦後の建造に係るものなりと雖も戦時粗製濫造の弊未だ改まらず、竣工就役後航海中に主汽缸破裂したる珍事ありたり。あらすか丸(第五十八圖)佐賀丸の公試運轉成績は左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
あらすか丸	一呎一〇吋	六、一四〇噸	一四・五八節	四、三九〇	
佐賀丸	九一〇/A	一	一二・一三	一、五八六	

十二、大正九年進水船舶

大正九年春の財界恐慌は造船業にも影響し、資金の融通を困難ならしめ、新規註文の減退及び既約註文の取り消し頻出し、又労働問題の悪化は事業の進捗を著しく阻害したり。従つて同年上半年期は猶ほ好況時の餘勢に依り幾分活氣ありしも、下半年期には著しく頹勢を示すに至れり。即ち同年内に進水せる總噸數千噸以上の貨物船及び之に近き貨客船數は七十九隻にして總噸數合計三十八萬六千三噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	イースタン・ドーン	チェーム・チエーク	一月	五、九一一噸	米國船船院	九、一〇〇噸型船
川崎造船所	イースタン・クラウド		二月	五、九一一		日・米船・鐵交換船
川崎造船所	瑞典丸		二月	五、八六九	川崎造船所	九、一〇〇噸型船
川崎造船所	ちやいな丸		二月	五、八六九		
川崎造船所	諾威丸		三月	五、八六九		
川崎造船所	いんであ丸		四月	五、八七二		
川崎造船所	おはいを丸		四月	五、八七二		
川崎造船所	白耳義丸		四月	五、八七二		
川崎造船所	ていむす丸		六月	五、八七二		
川崎造船所	おれごん丸		七月	五、八七二		
川崎造船所	ばしふいつく丸		八月	五、八七二		
川崎造船所	あたらんちつく丸		八月	五、八七二		
川崎造船所	たいん丸		八月	五、八七二		
川崎造船所	りま丸		三月	七、二四五	日本郵船會社	丁型船





第二編 帝國海商

建造所	船名	改名	進水	總噸數	注文主	備考
三菱長崎造船所	だかあ丸		二月	七、一六九噸	日本郵船會社	あらすか丸型船
同	辨加拉丸		一月	五、七六〇		辰馬型船
同 神戸造船所	馬拉加丸		五月	五、三七三	南洋郵船會社	第三編第三章第七節C表(其三)参照 秋田丸型船
同	サマラン丸		二月	三、九〇九	同 社	第三編第三章第七節C表(其三)参照 秋田丸型船
同	養老丸	チェリボン丸	八月	三、八五六	同 社	秋田丸型船
同	孟家屋丸		十一月	三、九八一	南洋郵船會社	
同	第廿六共同丸		三月	二、〇一二	阿波國共同汽船會社	喜春丸型船 第三編第三章第七節C表(其三)参照
大阪鐵工場 本工場	イースタン・セーラー丸	ビーター・カー	三月	七、二四二	米國船船院	イースタン・ライイト型船 日・米船・鐵交換船
同	あるぐん丸		五月	七、一四四	中山設太郎	イースタン・ライイト型船
同 因島工場	はばな丸		七月	六、六〇八	大阪商船會社	蓬萊山丸型船
同	はあぶる丸		三月	五、八二三		
同	はのる丸		四月	五、八二一		
同	英國丸		六月	五、七五〇		
同	青海丸		一月〇	四、三七〇	太洋汽船會社	福丸型船
同 浦賀船樂會社	エジプト丸		九月	三、一七九	大阪商船會社	北京丸型船
同	イースタン・テンペスト丸		二月	六、七〇九	山下汽船會社	
同	盛岡丸		三月	四、七三二	米國船船院	神盛丸型船、日・米船・鐵交換船
同	羽後丸		七月	四、四六八	日本郵船會社	第二編第三章第七節C表(其二)参照
同	イースタン・メード丸		四月	三、六八二	野口汽船會社	姉妹船
同	イースタン・メード丸		五月	三、八五五	米國船船院	一日・米船・鐵交換船
東京石川島 造船所	どばあ丸		三月	三、一九八	渡邊嘉一	神隆丸型船、日・米船・鐵交換船
淺野造船所	にりい丸		四月	五、四六七	國際汽船會社	神隆丸型船 B型船







建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
橫濱船渠會社	武豐丸		九月	七、〇二七噸	日本郵船會社	丁型船
	高岡丸		十一月	七、〇四六噸		
	金王丸		四月	三、八二五噸	古河商會社	イースタン・ガイド型船
	神威丸		三月	三、八〇四噸	岸本汽船會社	
函館船渠會社	第二雲海丸		一月	一、七〇七噸	中村精七郎	神威丸型船
三井物産會社	月山丸	泰平丸	六月	一、七二六噸	藤山要吉	
	木曾丸		五月	四、〇六五噸	東京海運會社	姉妹船
	利根丸		六月	四、〇七〇噸		
	歌神丸		九月	二、四二七噸	北海道炭礦汽船會社	鳥城丸型船
新田汽船會社	イースタン・デンブル	西山丸	二月	三、八一六噸	米國船船院	日・米船・鐵交換船
新田造船所	日蘭丸		一月	三、〇一六噸	板谷商船會社	第二東洋丸型船
松尾鐵工場	イースタン・グレン		三月	五、六八二噸	米國船船院	イースタン・グレイド型船
内田造船所	大海丸		三月	五、七三五噸	内田汽船會社	日・米船・鐵交換船
	はんぶるぐ丸		一月	五、二一九噸	大阪商船會社	右と同型船
	第八札幌丸		四月	二、二〇六噸	犬山慶五郎	右と同型船
相澤造船所	第二十四相澤丸		三月	一、二七八噸	同社	大榮丸型船
	第二十五相澤丸		六月	一、二七〇噸		研究丸型船
揚木造船所	千壽丸		五月	二、二九七噸		
羽後丸、イースタン・スウオード、りおん丸、木曾丸、利根丸、千壽丸の公試運轉試驗成績左の如し、						
船名	平均吃水	排水量	最高速度	實馬力	備考	
羽後丸	二二一呎	三、七二五噸	一三・九〇節	二、七七五		

十三、大正十年進水給船

世界大戦中激出したる小造船所は大部分前年中に閉鎖せられ大正十年に入りては大なる變動なかりしと雖も、海運界の不況は依然として商船の注文を増加せず。加ふるに一般物價の騰貴は労働争議問題を頻發し、其の結果貨銀の値上となり造船費は益々不廉となるを免れず。同年中に進水せる總噸數千噸以上の貨物船及び之に近き貨客船は隻數二十六隻・總噸數合計十四萬四千二百八十八噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	富士丸		一月	六、五七一噸	仕入船	(附圖第三四) 同型船九隻中の第一船 第三編第三章第七節C表(其の四)参照
	ばるちもあ丸		二月	六、五七一噸		本船にはコントラ・プロペラーを裝備す
	べにす丸		四月	六、五七一噸		第二編第三章第七節D表参照
	のるほう丸		五月	六、五七六噸		九、一〇〇噸型船
	うまいる丸		六月	六、五八六噸		長馬型船
	らいん丸		一月	五、八七二噸	大阪鐵工所	イースタン・ライト型船
	びくとりや丸		一月	五、三二四噸	廣海商會社	
三菱神戸造船所	廣裕丸		一月	七、一四四噸	大阪鐵工所	
大阪鐵工所本工場	關元丸		八月	一、九二〇噸	原田汽船會社	
	膠州丸		五月	六、一一二噸	大阪鐵工所	蓬萊山丸型船
同因島工場	うすり丸		四月	四、三六五噸	大阪鐵工所	福丸型船
	平陽丸		七月			



建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
淺野造船所	巴洋丸		一月	五、四四五噸	東洋汽船會社	B型船
東京石川島造船所	旺洋丸		七月	五、六七〇		
帝國汽船會社	幸喜丸		三月	五、六九三	日本汽船會社	三重丸と姉妹船
鳥羽造船所	幸喜丸		一月	二、九二〇	帝國汽船	イースタン・リリーゲイ型船
藤永田造船所	神愛丸		一月	三、七九五	岸本汽船會社	第三編第三章第七節(其の三)参照
横濱船渠會社	水戸丸		一月	七、〇六一	日本郵船會社	丁型船
	松江丸		三月	七、〇六一		
	松本丸		四月	七、〇二四		
	前橋丸		七月	七、〇〇五		
小野鐵工造船所	第十八小野丸		九月	一、三五九	小野商會社	第三編第三章第七節(其の一)参照
三井物産會社	岩手丸		三月	五、八三三	三井物産會社	春日丸と姉妹船
造船部	伊吹丸		七月	五、八二一		
新田汽船會社	萬代丸		五月	四、一四六	新田汽船會社	イースタン・インボーター型船
新田造船所	滿洲丸		五月	五、二六六	大連汽船會社	イースタン・グレート型船

富士丸(附圖第三十四)は同型船九隻中の第一船にして滿載吃水は二十七呎十一時なれども、其の後建造せる同型船中には吃水二十八呎五吋の指定を得て載貨重量約二百噸を増加せるものあり、又本型船は何れも石炭及び重油混焼の裝置となし、重油庫を二重底に設く。のるほうく丸は前者と同型船なれども、コントラ推進器を裝備し、らいん丸には二段減速ブラウン・カーチス・タービンを裝備す。

膠州丸は初め原田造船所に於て原田汽船會社の註文により建造に着手せるものなりしが半途にして大阪鐵工所に於て引續ぎ竣工せるものなり。

十四、大正十一年進水船

經濟界の不振並に造船界の不況は大正十一年に入り愈々甚しく大造船所は唯僅かに艦艇の建造により幾分職工を保持し得たりしも、時偶々軍府會議の結果建艦中止の命に遇ひ、何れも其の經營に困難を來したるを以て工場の設備を縮少し、職工數を減じ、或は陸上器械の製造を兼

營し平ふじて工場を維持するに過ぎず。

同年中に於て進水せる總噸數千噸以上の貨物船及び貨・客船は僅かに九隻・總噸數合計三萬二千三百九十六噸なり。

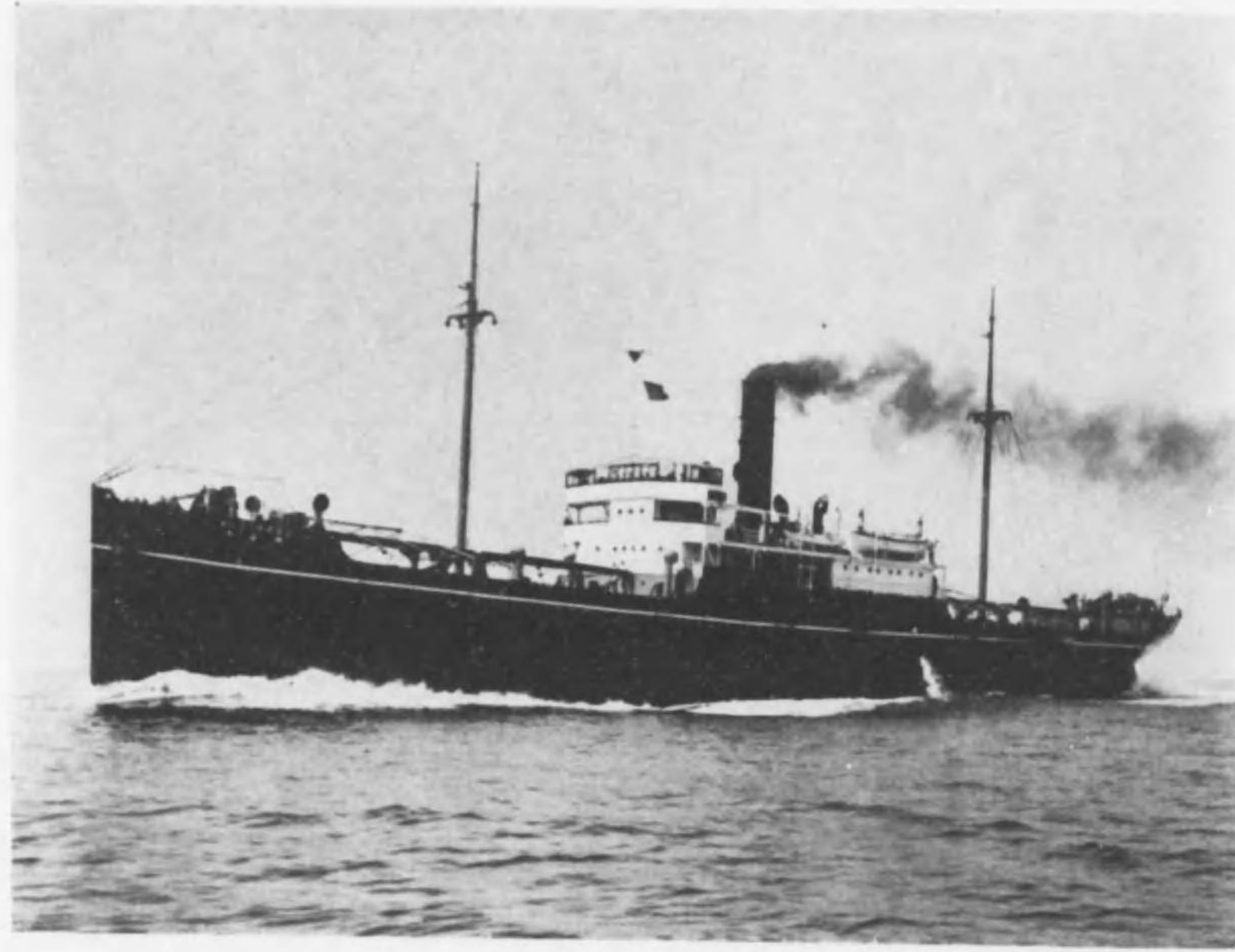
建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	べるはず丸		三月	六、五八六噸	仕入船	富士丸型船
大阪鐵工所	もんとり丸		九月	六、五七六		
因島工場	でりい丸		六月	二、一七〇	大阪商船會社	(附圖第三五)姉妹船
	めなど丸		八月	二、一六五		第三編第三章第七節(其の一)参照
浦賀船渠會社	登川丸		一月	二、一八二	北海道英商會社	第五長久丸型船
横濱船渠會社	大阪丸		六月	三、七三九	日本郵船會社	イースタン・ガイド型船
	門司丸		八月	三、七五九		
	立石丸		九月	三、八〇一		
笠戸島船渠會社	笠戸丸		十一月	一、四一八	右近商會社	

登川丸は先に浦賀船渠會社に於て建造せる第五長久丸と同型船なれども帝國海商協會鋼船規則に依り設計せられたるものにして、之を従來建造の姉妹船と比すれば船殼重量著しく輕減せられたり。又通信省造船規程により設計し大正五年四月進水せる萬字丸と同船を比すれば船殼主要材料重量の差約四十七噸あり、空船状態に於て約七十二噸輕く積載重量にて約百二十三噸を増加せり。但し空船状態に於ける輕減の度が材料寸法の相違による重量の差より二十五噸大なりしは寸法の相違以外に加工其他により船殼・鑄裝及び機關の重量の輕減したるによるものなるべし。又積載重量に於て空船状態に比し五十噸を増加せしは吃水約二吋二分の一を増加したるによるものなり。尙ほ登川丸は鋼船規則より多少分厚の貯藏材を使用したものにして、若し海事協會の規定のものを使用するとせば、尙ほ約十四噸半を輕減し得て結局材料の重量輕減のみにて合計約六十一噸を得たるべしと云ふ。

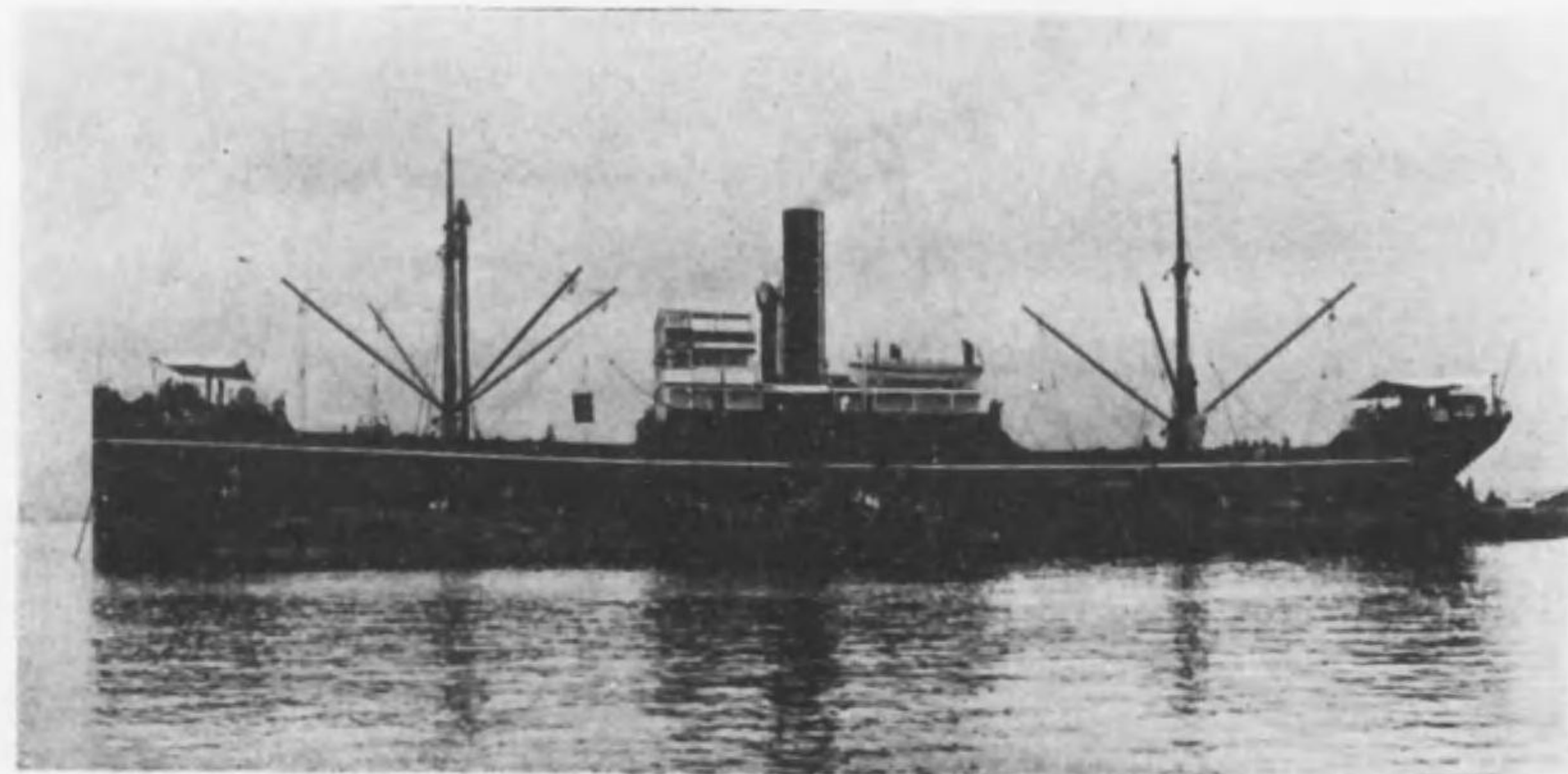
でりい丸(附圖第三十五)及びめなど丸の公試運轉成績左の如し。尙ほ同船は建造後南洋方面に於て甲板客搭載の爲め後部上甲板上に遮陽甲板を増設せり。



丸 蘇 阿 圖十六第



丸 斗 北 圖一十六第



船名	平均吃水	排水量	最高速力	實馬力	備考
でりい丸	一〇呎	二、四四五噸	一一・七節	二、〇一五	第二編第三章第七節(表(其の一)参照)
めなど丸	一〇呎	二、四三五噸	一二・四〇	二、〇四〇	

十五、大正十二年進水船舶

前年に比し旅客船並に冷蔵船の建造註文幾分活氣を呈したりと雖も、總噸數千噸以上貨物船の進水數は略々同様にして九隻・總噸數合計三萬千六百八十噸なり。

建造所	船名	改名	進水	總噸數	註文主	備考
川崎造船所	ぼるどう丸		七月	六、五六六噸	仕入船	富士丸型船
三菱長崎造船所	六甲丸		二月	三、〇二七	日本郵船會社	姉妹船(第六〇圖)
大阪鐵工所	阿蘇丸		四月	三、〇二八		第二編第三章第七節(表(其の二)参照)
同 因島工場	泰裕丸		一月	一、二九六	藤山要吉	
東京石川島造船所	福喜丸		九月	四、三六四	大阪鐵工所	幸喜丸と姉妹船
横濱船渠會社	筑波丸		八月	五、六九九	鈴木商店	天城丸と姉妹船
函館船渠會社	北斗丸		六月	三、一六一	日本郵船會社	
栃木造船所	ちた丸		六月	二、二七〇	仕入船	(第六一圖)
六甲丸・阿蘇丸は選信省第一級船及びビー・シー船級の資格を有す。又新造後三等船客の設備をなせり。六甲丸公試運轉成績左の如し、						
平均吃水	一〇呎					
排水量	二、八八一噸					
最高速力	一四・八〇節					
實馬力	三、一〇七					

筑波丸は大正十三年進水の天城丸と姉妹船にして、前記六甲丸と同寸法なり。同船も亦選信省第一級船及びビー・シー船級の資格を有し、新造後三等船客室を設備せり。



北斗丸公試運轉成績左の如し、

船名	平均吃水	排水量	最高速度	實馬力
北斗丸	八—一吋	二、〇一〇噸	一一・一節	一、一五五

十六、補遺

大正十三年以降昭和二年末に至る間に建造せる千噸以上の貨物船は左の如し、

三菱長崎造船所 ころんびあ丸・をりんびあ丸（五千六百噸型・三菱商事會社・北米線・ディーゼル船）

さんべどろ丸・さんちえご丸（七千二百六十八噸型・三菱商事會社・モーター油槽船）

大阪鐵工所 一陽丸（四千五百噸・電氣推進）

筑紫丸（二千噸・貝島商事會社）

玄武丸（千八百七十二噸・近海郵船會社）

廣進丸（六千五十七噸・廣海商事會社）

廣安丸（三千百八十噸・廣海商事會社）

廣順丸（千九百二十七噸・廣海商事會社）

青龍丸（二千噸・北日本汽船會社）

葛城山丸・笠置山丸・華頂山丸・春日山丸（二千四百噸型・三井物産會社）

高野山丸・鞍馬山丸（二千噸型・三井物産會社）

赤城山丸（四千六百三十四噸・三井物産會社）

五福丸（二千四百噸・山科禮藏）

鮮海丸（二千噸・島谷汽船會社）

大永丸（三千噸・酒井汽船會社）

播磨造船所 彌彦丸（五千七百噸・板谷汽船會社）



- 播磨造船所 白頭山丸(二千噸・朝鮮郵船會社)
- 川崎造船所 復興丸(三千八百三十五噸・太平洋通會社・モーター船)
- 川崎造船所 ふろりだ丸・政馬丸(六千噸型・川崎汽船會社)
- 浦賀造船所 東星丸(五千四百八十四噸・山下汽船會社)
- 第二筑紫丸(二千二百噸・貝島商會社)
- 淺野造船所 壽洋丸(五千四百噸・東洋汽船會社)
- 石川島造船所 晴州丸(千三百噸・陸軍省)
- 橫濱造船所 三笠丸・笠置丸(三千四百十三噸型・日本郵船會社)
- 三笠丸・生駒丸(三千五百噸型・日本郵船會社)
- 天城丸(三千六百六十五噸・日本郵船會社)
- 南嶺丸・北嶺丸(二千八十五噸型・近海郵船會社)

### 第四節 漁船

#### 第一項 船體の變遷

本邦固有の漁船は總て大和型無甲板の小船なりしが政府當局は之が改良の必要を認め明治二十六年水産調査所に於て改良漁船を設計建造して範を示し、又遠洋漁業獎勵法により西洋型漁船を採用せしめたるは日本近世造船史に於て詳記したる處なり。然るに鯉釣漁船・鮪延繩漁船等に蒸氣機關又は石油發動機等の推進動力を据附くるもの現はれしに際し、純西洋型構造は和船に比較し船體の重量大にして速力を得るに難く、又船の腹部圓形なるが爲め動搖激しく漁撈に不便なるを感じ、且つ當時漁村に西洋型船を建造し得べき船匠少なく都市に於ける相當の造船所に非ざれば之を建造し能はざりしを以て漁船々主は多く西洋型漁船を採用するを好まざりき。

其の後従来の和船々匠も亦西洋型船に捨つべからざる長所あるを認め之を和船に應用するに至り、一面政府は遠洋漁船検査規程を改正し、更に漁船検査規程を制定し所謂西洋型船と和船との中間のもの、建造を承認し且つ獎勵するに至りたりしが爲め斯る中間船を建造するもの多きを加へたり。即ち折衷船と稱するものにして和船の形狀に依り西洋型船の構造方法を採用せるものなり。

折衷船は其の名の如く兩型の長・短を折衷したるものにして變遷の過渡期に對し頗る適切なりしが爲め之に倣ふ漁船甚出せり。折衷船の最も短所とせるは船側部の角型なるが爲め其の部の強力不足せるにありと雖も明治四十五年頃よりは此の部に特に強大なる縱通材を挿入して之を補強したり。後之を外部彎曲部縱通材と稱へ遠洋漁船検査規程中にも規定するに至れり。

又トロール汽船・捕鯨船の如きは其の一・二の例外を除き總て鋼船を使用せるも、其の他の漁船は殆んど全部木船を使用し、稀に鋼船の優秀なるを唱ふるものもあるも、木船の使用に慣れたると鋼船の高價なるとに依り耳を傾くるもの少なりき。然るに歐洲大戰の際木造大型貨物船多數建造されしが爲め造船用木材の騰貴となり、一面鋼材は戰後著しく安價を唱ふるに至りたるが爲め、各種漁業に鋼製漁船を試用し殊に府縣指導船の如きは之を鋼製と爲すもの多きに至れり。即ち大形漁船には其の使用上の便否を考ふるも又船價及び經費の點より考ふるも鋼船が木船に比較し劣ることなきの事實を認むるに至り、將來鋼製漁船の普及を豫想せしむるものあり。然れども漁船の特種性の研究未だ不足せるが爲め、初めて建造されし鋼製漁船は諸種の缺陷を暴露したるものありたり。

#### 第二項 推進動力の變遷

在來の和船の推進動力は櫓及びラガーの一種たる日本帆なりしが、改良漁船には主權を日本帆とし前橋にジブ及びガフセルを附せるもの又は支那式パツテン・ラダセル、スターナー等の帆裝をなすもの現はれたり。其の後大分縣水産試験場指導船珍彦丸によりケツチ型帆裝なるもの紹介せられ、其の便益を認めらるゝに至り、遠洋漁業獎勵法の施行と關聯して多く此の帆裝は採用せられたり。

一方推進用の動力として捕鯨船及びトロール漁船には蒸氣機關を用ひ、鯉釣漁船には石油發動機を試用したることを日本近世造船史に記述せるが、前二者は今猶ほ蒸氣機關を専ら使用せり。又後者及び流網漁船・延繩漁船・漁獲物運搬船・指導船・取締船等も亦石油發動機又は蒸氣機關を採用するもの漸く増加するに至れり。發動機の成績未だ不十分なりし明治四十二・三年の頃には二十噸未満の不登簿船にも猶ほ蒸氣機關を使用するものあり、鹿兒島縣大島には一時十餘隻の蒸氣機關付鯉釣船を建造使用せしも其の成績不良に終りたり。靜岡縣水産試験場指導船富士丸にユニオン・アイオン・ウオータ製十八馬力の石油發動機を据附け試験したる以來内地工場にしてミーツ・アンド・ワイズ、ダン等の外國製發動機を模造し船用發動機を製作するものを生じ當業者の漁船に發動機を据附くるもの漸次増加するに至れり。然りと雖も其の燃料消費量の多大なると運轉中故障の頻出せるとは未だ之を普及せしむるに至らざりき。其の間明治四十一年頃より大阪市に吸入瓦斯機關を製作するものあり、其の經費尠なるが爲め九州・山陽・紀州方面に於ては一時盛んに之を使用せしも石油發動機の漸次發達するに従ひ數



年ならずして驅逐さるゝに至れり。爾來内地製石油發動機は主としてスエーデン國ボリンダー製を模造するに至り急速の發達を爲し、更に輕油の高價なるに代るに重油を使用するに至りては遂に漁船用動力として唯一のものたるの觀を呈するに至れり。而かも漁船が益々長期の航海を爲し燃料搭載力に不足を告ぐる事となりたる爲め從來の注水式の發動機を排し代ふるに所謂無水式發動機を使用するに至れり。一面在來の和船も亦發動機を使用するに非ざれば漁業の能率比較的低下するが爲め五・六噸以上のものは小型輕量のもの、殊に輕油使用の發動機を据附くるに至れり。其の間ディーゼル機關は頭角を現はし來り大正八年靜岡縣第二大洋丸に之を据附けたるを以て民間に於ける之れが使用の嚆矢とす。其の後官廳及び民間漁船にして之を据附くるもの目を追て増加し、大正十五年末調に依れば其の數實に百五十四隻を算し、之が製造工場も新潟鐵工所・神戸製鋼所・池貝鐵工所・三菱造船所其他二・三あるに至れり。

斯く漁船に發動機を据附くるもの激増せし結果、各地に發動機製作工場勃興し、往々何等發動機に關する知識なきものが僅々一・二臺の工作機械を設備して他の機關を模造し、徒らに價額の低廉を競ふて粗製濫造の極に達せり。而かも漁業者には之が良否を識別する能力なき爲め機關の故障に依る不慮の災害續出し又燃料及び機械油消費量多き爲め漁業經營をして困難ならしむるの因を爲したり。

由來發動機は其の輕量なると取扱ひの比較的簡易なる爲め漁船の如き小型船の動力として最も適當なるものなり、而して發動機附漁船は乗組漁夫の力を節約して疲勞を少くし、漁場に於ける活動を放活ならしめ、漁獲能率を高むるの效果大なるものあり、故に一地方に數隻の發動機船の出現する場合他の漁船は發動機使用に依る收支の均衡の如きは二次的問題となり、之を据附くるに非ざれば漁夫を得ること難く遂に廢業の已むなき状態に陥れり。而かも一面漁業界の金融困難なるは勢ひ安價の發動機採用を除依なくし航海の安全を脅かさるゝに至りたるは事實なりとす。

此の弊を矯むるが爲め農林省に於ては其の獎勵すべき發動機の製作工場を設備・經歷に依り認定したる數箇の工場に限り、遠洋漁業獎勵法により獎勵金を受くべきもの、條件とせり。而かも認定工場は稍々理想に過ぎ少數に失したるが爲め、之に依つて粗製濫造を矯むるの具たるを得ざりき。即ち大正十四年度末動力附漁船調に依れば全國の發動機製作工場は實に六百七十七を算し、其の一箇年間の製作臺數約二千二百八十臺中、認定工場十三の製作は五百二十八臺に過ぎず。

大正十五年四月十六日認定工場の數を改め之を二十一となし、以て發動機の順調なる發達を助くるの具たらしめたり。其の結果の如何は之を今後に徴せざれば豫想し難きも、從來小數工場庇護の弊に陥り易かりしに比較すれば蓋し相當の效果を期待するものなり。

更に農林省は大正十五年より漁業用發動機につき其の製造者又は使用者の依頼により獎勵金を受くるものと否とに拘らず、消費量・強力等につき調査を爲し、其の優良なるものは之を證明するの施設を爲し、漁業者の發動機の良否探別の助たらしむることとせり。

第三項 漁船用無線電信・電話装置

漁業殊に漁船に無線通信装置を設置するの效果あるべきは明治の末年既に唱導されし所なるも、當時は未だ之を實現するに至らざりき。大正十二年農林省は遠洋漁業獎勵法を改正し無線電信又は無線電話を施設する者に對し獎勵金を下付するの途を開きたるが之に刺戟され當業者にして之を實地に試みる者を生じたり。但し水産局所屬の天鳥丸・速鳥丸等に之を据附けたるは其の以前の事に屬す。

大正九年頃共同漁業株式會社は所屬トロール漁船に之を試用し頗る良好なる效果を収めたれば爾來トロール船は競ふて之を据附くるに至れり。蟹工船も亦之を施設し效果を發揮し得たりと雖も、一般には未だ其の氣運に到らざりき。然るに大正十三年靜岡縣津輕釣船第三川岸丸に農林省の補助を受け無線電信兼無線電話機を据附け、同時に陸上に高百尺の漁業専用無線電信・電話装置を爲し通信の便を計りたるに經漁業に對しても其の效果顯著にして、常に航海の安全を期し得るに止まらず、漁場の探求及び海・陸の聯絡に便する所頗る大にして爲めに想像以上の收益を占むること再三に止まらざりき。爾來同地方・高知縣・鹿兒島縣・宮崎縣地方にも普及するの氣運を呈せり。

之に前後して各地方水産試験場船にも夫々無線電信及び電話装置を施設するもの多きを加へ、將來に於ては本邦沿岸及び沖合を通じ漁業用無線電信・電話網を施設さるゝの傾向を示せり。

最近無線電信・電話を施設せる漁船は左記の百二十八隻とす。

指 導 船	二四隻
民間 漁 船	一〇四隻
漁業専用陸上局	八

以下各種漁船につき明治四十一年以降の變遷を記載す。

第四項 捕 鯨 船

米國式捕鯨帆船は我國に於ては成績思はしからず、大正二年金華山丸の廢業せしを最後として、此の種捕鯨船は全然跡を絶つに至れり。日本近世造船史に於て日・露戰役後諸式捕鯨船は二十數隻の多きに達し本邦沿岸の鯨族を著しく減少せしむるの虞ありしを記載したるが、



政府は明治四十二年遂に鯨漁業取締規則を制定し捕鯨船の隻数を三十隻以内に制限せり。當業者も當時數會社互に覇を競ふの弊を察し、捕鯨業の將來に鑑み二・三隻を除き東洋捕鯨會社の下に合同經營することゝなせり。

此の間政府は明治三十八年日・露戰役の捕獲船たる捕鯨母船みはいる丸（總噸數三千六百四十三噸）を民間に貸與し母船式捕鯨を懲慫せしむ實現するに至らざりき。

斯かる合同と隻數制限とは一面鯨族保護につき效果ありしは勿論なりと雖も、同時に斯業の發展を阻止するの弊も亦之に伴ひたり。

即ち本邦に使用せる比較的小型船たる百二・三十噸級捕鯨船三十隻は其の有利に活動し得る範圍即ち既知の内地沿岸漁場に於てのみ活動し、遠洋若くは未知の漁場は捨て、顧みざるの有様なりき。之を諸威の捕鯨船が南阿其の他に進展するに比するとき本邦捕鯨業は甚振はざるの怨なしとせず。大正十四年に至りては諸威國人は露國政府の許可を得てカムチャツカ東岸の捕鯨業を獨占するに至り、邦人をして啞然たらしめたるものあり。斯かる諸威國捕鯨業の進展は間接に邦人を刺戟し、從來本邦の那威式捕鯨船が從業せざりし漁場即ち沿岸を去る百哩以上の遠洋に於て而かも抹香鯨のみを目的とするもの二・三隻の出願あるに至れり。政府は三十隻制限中既に沈没・廢船等により權利の消滅せるもの補充として之を許可せり。中一隻は諸威國の古船を輸入し他の一隻鮎川丸は大阪原田造船所之を建造せり。

鮎川丸重要項目

長	一〇三呎
幅	二〇呎六吋
深	一三呎
總噸數	一八九噸
馬力數	七五〇馬力
速力	一一・五節
進水年月	大正一四年九月

大正十四年秋田縣人某は南洋に於ける捕鯨に着眼し、此の種船の最も大型なる第一元日丸（附圖第三十七）を建造せり。第一元日丸は農林省の補助を得て大阪鐵工所之を建造せり。其の概要左の如し、

第一元日丸

長	一一三呎
幅	一一呎六吋
深	一三呎
總噸數	一一三噸
機關	高壓 中壓 低壓 行程
汽 缸	一一・五吋 一一・五吋 三七・五吋 二四吋
馬力數	九二八馬力
速力	一二・四節
進水年月	大正一五年四月

近時本邦捕鯨の不振を慨し、六千噸乃至一萬噸の捕鯨母船に數隻の百餘噸級の捕鯨作業船を隸屬せしめ海外捕鯨を企つるものを生じ、既に許可出願二件を見るに至りたれば、今後政府の施政と相俟も活躍必ずしも遠きにあらざるべし。

第五項 鯨虎・鰐魚獸獵船

明治四十年には同獵船數三十九隻を算し、何れも成績良好にして逐年増加の傾向を呈せり。而かも一面此の種海獸の減少著しく、此の儘に放任せば遠からずして全滅するの虞ありしが爲め、明治四十五年四月日・英・米・露四箇國會議を開き條約により向ふ十五年間民間に於ける鯨虎・鰐魚獸獵業を禁止することゝし、特に蕃殖の多かるべき地域に限り所屬政府をして年々撲殺し得る頭數を定め、蕃殖を計ることゝせり。當時本邦の獵船は四十九隻・約三千噸なりしが、禁止に伴ふ民間當業者の損失に對し政府は約百十萬圓を支出しその一部補償を爲すこととせり。斯くして此の種獵船は他に轉業の已むなきに至り、其の跡を絶ちたり。

大正十五年末は同條約の終了期に相當するを以て民間には再び之が企業を切望せるものあるも未だ其の運に至らず。

第六項 トロール汽船



明治四十年深江丸（鋼船百六十九噸）を英國より輸入し船長外二・三の英人を使用し、本邦近海に於ても其の有利事業たるを確認するに至り。爾來競ふてトロール漁業の經營を企つるもの族出し、或は英國より漁船を輸入し或は内地にて建造し、數年を出でずして百餘隻に達せり。由來トロール漁船の勃興は幼稚なりし本邦漁業界の一大革命にして、爲めに從來の漁場は著しく擾亂され、沖合に於ける海底魚族の減退は目を追ふて甚しく、而かも一面トロール漁船に依る漁獲高の激増は保存・運輸之に伴はざりしが爲め魚價をして著しく低下せしめたり。爲めに在來の小漁業者の生活を脅威すること甚しく、漁民はトロール船を敵視して、遂には之を焼打するものすら生ずるの社會問題を惹起せり。

明治四十二年政府はトロール漁船と從來の小漁業船との調和・共存を計るが爲め、トロール漁業取締規則を制定し、本邦沿岸を圍りて一定地域のトロール漁業禁止區域を制定し小漁民を保護することとなせり。此の間トロール漁船に在りても魚價の極端なる低下と近海漁場の荒廢に依る漁獲の減退に依り其の經營漸く困難なるを感じたり。當時歐洲大戰の勃發は英國及び伊國に於てトロール船を水雷布設又は掃海等軍事に使用することとなり、本邦トロール船を高價に購入せるが故に經營不振に陥りたる船主は喜んで之を外國に賣却するに至れり。即ち大正七年には遂に一・二有力船主に屬する優秀船三・四隻を残し全部のトロール船を賣却處分するに至れり。此好機を逸せず政府は大正六年一月トロール漁業取締規則に改正を加へトロール汽船の隻數を七十隻と限定し、以て從來の小漁業者との調和を計ると共にトロール漁船の順調なる經營を保持せしむるの手段とせり。更にトロール汽船の構造に關しては一面荒海の操業に耐ゆると共に、他面船舶の構造不備なるが爲めに餘儀なく禁止區域を犯すが如き憂なからしむるの趣旨に基づき、艦を大體英國に於けるトロール汽船の構造に採り、本邦の事情を參照し農商務省令「汽船トロール漁業取締規則」並に告示「トロール汽船の船體及機關の構造並寸法」を制定せり。但し此の省令に基づき建造せるものも英國の優秀なるものに比較せば強力に於て猶ほ幾分劣るものありとす。

大正七年以來右の規定に基づき建造されたるトロール汽船は左の六十六隻なりとす。

船名	總噸數	馬力	進水年月	船名	總噸數	馬力	進水年月
伊吹丸	二二五	五三六	大正 八 一 一	新高丸	二二一	六八七	大正 八 一 一
六甲丸	二二五	五四二	八 一 一	寶永丸	二一九	七二六	八 一 二
蕨山丸	二一九	五三六	八 一 一	辨天丸	二二一	六六〇	八 一 二
豐漁丸	二二〇	六〇〇	八 一 一	第十七角輪丸	二三五	五八〇	八 一 二

船名	總噸數	馬力	進水年月	船名	總噸數	馬力	進水年月
常盤丸	二二一	七一四	大正 九 一 一	第一博多丸	二七二	七五〇	大正 九 一 九
千早丸	二一九	六九一	九 一 一	第三博多丸	二六五	七五〇	九 一 九
春日丸	二一九	六四〇	九 一 一	第五明治丸	二六七	七四三	九 一 九
第十八角輪丸	二三五	六〇〇	九 一 一	第二博多丸	二七二	七五〇	九 一 〇
布引丸	二一九	七六〇	九 一 二	喜久丸	二二三	五九四	九 一 〇
陸前丸	二二一	六九四	九 一 二	嵐山丸	二一九	七七〇	九 一 〇
留前丸	二二〇	六一八	九 一 三	第一鸚丸	二六五	六九八	九 一 〇
音羽丸	二二〇	八一二	九 一 三	第二玉園丸	三一六	八〇〇	九 一 〇
曾我丸	二四七	七三〇	九 一 三	大福丸	二二〇	六〇〇	九 一 一
海福丸	二三四	六〇〇	九 一 三	第六明治丸	二六七	七一五	九 一 一
高野丸	二二〇	七四五	九 一 三	第七明治丸	二六七	七八三	九 一 一
吉野丸	二二〇	七六四	九 一 四	第二鸚丸	二六五	七五〇	九 一 一
若草丸	二二〇	六八〇	九 一 四	第三玉園丸	三一六	八〇〇	九 一 二
圓水丸	二一九	八〇〇	九 一 四	第三鸚丸	二六七	七三四	九 一 二
長福丸	二二〇	七〇一	九 一 四	海光丸	二二三	六四四	九 一 二
第一衣丸	二二三	六〇〇	九 一 六	高砂丸	二七五	七三三	九 一 二
筑紫丸	三〇一	五五二	九 一 六	播州丸	二三四	六一九	九 一 二
加茂丸	二二三	七二二	九 一 七	第二播州丸	二三四	六〇〇	九 一 二
第一玉園丸	三〇一	六〇〇	九 一 七	安宅丸	二七五	六二三	九 一 二
武藏丸	二二七	八〇〇	九 一 八	鞍馬丸	二二三	五三四	九 一 二
宇品丸	二二七	七〇〇	九 一 八	八幡丸	二六七	七〇〇	九 一 二
根室丸	二二〇	七〇〇	九 一 九	龍田丸	二六七	五八八	九 一 二
				第七鸚丸	二七七	七三〇	九 一 二
				第六博多丸	二六三	七五〇	九 一 二



鳥	二五六噸	七五〇	大正二一九	金剛丸	二一六噸	八〇八	大正一一二
蓬萊丸	二三四	六三五	〃一一〇	鳴尾丸	二一六	八六五	〃一一二
第八	二八一	六八五	〃一一〇	能代丸	二一六	七〇〇	〃一一〇
景雲丸	二一五	八三一	〃一一〇	第七博多丸	二五七	七五〇	〃一一〇
芙蓉丸	二一六	七六四	〃一一一	英風丸	二一六	七〇〇	〃一一一

前表中共同漁業株式會社に所屬する二百二十噸級船は最も多數を占め、長崎海運株式會社所屬の第二玉國丸は最も大なるものとす。其の概要左の如し、

二百二十噸級	
長	一一八呎
幅	一二呎三吋
深	一二呎九吋
總噸數	二二〇噸
馬力數	五四〇馬力
速力	一一・五節
最大なるもの	一二五呎
長	一二呎九吋
幅	一二呎
深	一二呎
總噸數	三一六噸
馬力數	八〇〇馬力
速力	不明

工場別建造隻數左の如し、

三 菱 造 船 所	四 隻
大 阪 鐵 工 所	二 五
神 戶 製 鋼 所 造 船 工 場	二 一
石 川 島 造 船 所	九
大 阪 造 船 所	三
内 田 造 船 所	二
松 尾 造 船 所	二

斯くして戦前の如く禁止區域を犯し小漁業者を脅威するもの漸次減退し、トロール汽船の經營者又相當なる利益を收め順調の經營を持續するに至れり。

茲に追記すべきはトロール汽船に依る操業が其の漁網殊にオッター・ボールドにより海底電信線に損傷を及ぼすこと頻々にして爲めに通信を妨害すること甚しきものありたることなりとす。依つて黄海・渤海に於ける海底電信線布設地域は之を禁止區域とせるも動もすれば海上禁を犯すものあるが故に、政府は沿岸の禁止區域の保護と共に斯かる犯則を防止するの目的を以て、連島丸・天島丸(後に初鷹丸と改名)其の他の漁業取締船を建造し、取締の勵行を期すると共に一面新漁場を探索しトロール漁業者を有利の地に誘導することとせり。

大正十四年新潟縣某は臺灣以南支那東京灣に至る區域に於ける新漁場の開拓を企て、之が許可を出願せるを以て政府はトロール漁業取締規則の一部を改正し、現在の從業地域たる黄海・南海・渤海等以外に於ては七十隻の制限以外に許可し得るの途を開き、右の出願に對し十隻の許可を爲せしも、主として經濟上の問題に支障を生じ未だ實現するに至らず。

昭和二年九月下關市共同漁業株式會社は從來の蒸汽機關船に代ふるに總噸數三百噸、實馬力七百五十馬力のディーゼル機關付トロール船劍路丸の建造を三菱長崎造船所に注文したり。

第七項 機船底曳網漁船(手繰網船)

トロール汽船に次ぎ海底魚族を捕獲する重要漁船は打瀬網及び手繰網漁船なりとす。兩者は共に古くより本邦に行はれ、各地に普及せる沿



岸漁業にして棉・權船に非ざれば帆船を用ひ、和船型二・三十噸以下の小漁船なり。

和南地方に於て發動機附漁船にて手繰網が有利に行はるゝに範り、本邦に於ても明治四十二年之を試みる者を生じたり。當時は純然たる手繰網を使用し機力は船の推進に使用するの外、手繰の投下を易からしめたるに過ぎざりき。其の後政府は湖漁具を使用し漁獲能率を高むることに關し數種の考案を發表し漁業界に刺戟を與へたる結果、手繰網の揚網をして最も簡易ならしむべき湖漁具を案出するものを生じ、機船手繰網漁業は底魚漁業として能率良き漁業たるに至れり。更に手繰網に船の推進力を利用して打瀬の如く一定距離を牽引するに至り益々其の効果を發揮し、破竹の勢を以て勃興するに至り、大正九年には千五百七十三隻に達し益々増加の傾向を呈せり。

斯かる急激の隻數増加は往昔のトロール漁船と同様に漁場を荒廢し漁獲を減退せしめ、手繰網以外の漁業を脅すこと頗る大にして社會問題を惹起するに至れり。茲に於て政府は大正十年機船底曳網漁業取締規則を制定し、更にトロール漁業に準じ本邦沿岸を圍り禁止區域を制定すると共に之を許可漁業と爲し、海區に應じ適當と認むる數を限り各府縣に於て之を許可することとなせり。

一面沿岸に於ける禁止區域の制定と犯罪者の嚴罰とは勢ひ大型船を建造し遠洋に出漁するものを生ぜり。當初此の種船の曳網能力は海深二・三十尋を極限と認定せしも、漁撈技術の進歩は全然其の誤れるを事實に證明し、海深百尋に至るも尙ほ克く從業し得るに至り、船も亦船型百餘噸の大型のものを生じ遂にトロール汽船の漁場を犯しトロール汽船と拮抗するに至れり。其の間古來より支那方面に使用さるゝ二艘曳とて一つの漁網を姉妹船二隻にて牽引し網口を開かしむるの方法を試むるものを生じ、其の効果豫想以上に良好なりしを以て益々機船底曳網の威力を發揮し遂にトロール漁業者との間に紛争を惹起するの傾向を呈するに至りたり。茲に於てか政府は彌縫手段として各府縣に通牒し、總噸數五十噸以上の機船底曳網は特殊の地方以外には之が建造を許可せざるの手段を講じたり。而かも斯かる不徹底なる抑壓手段は一面却つて弊害を伴ひ、五十噸の如き小漁船にて遠洋に出漁するの冒險を敢てするもの現はれたり。又五十噸の公定に依り成るべく船型の大なるものを建造するが爲め、時に不正手段を弄せんとするもの生ずるに至れり。機船底曳網船は如上の如く小型船なるが故に殆んど全部木船なりしも、鋼船を使用するも何等漁業上支障なきを知り漸く鋼船の數を増加するに至れり。

鋼製手繰網漁船は大正十二年島羽造船所に於て相島丸を建造せしに始まり、爾來大阪・下關等に於て之を建造し大正十四年に於ては鋼船二十六隻に及べり。相島丸外五隻には無線電話を試用せしも電話機の構造不完全なりしが爲め、其の効果を收むるに至らざりき。

第八項 鰹釣漁船

靜岡縣水産試験場が石油發動機を附けたる富士丸(木造二十五噸)を試用し良好なる成績を挙げたるに端を發し、發動機付鰹釣船は急速

の發達を遂げたるは既に述べたる通りなり。然るに富士丸は純然たる西洋型船にして其の重量及び吃水大なりしが爲め良港に乏しき地方は之を採用すること難きの恨あり、而かも發動機船と然らざるものとの漁獲能率の懸隔は頗る大にして、推進動力なき鰹釣船は到底漁業し能はざるの窮況を呈せり。茲に於て從來の小型漁船は其の局部に多少の變更を加へ、且つ推進器軸には自在接手を附し推進器の揚卸を自由ならしめ以て船を陸上に引揚ぐるに便なるものと爲したるが、其の成績良好なるに鑑み各地之に倣ふものを生じ、鰹釣以外の漁船にも普く之を採用するに至れり。

而かも鰹漁業は逐年益々遠洋に出漁するを要し、船體は漸次大型となり、爲めに斯かる推進器の上下装置は構造上不適當なるのみならず、歸帆の都度之を陸上に曳揚ぐるの不利・不便頗る大なるを以て再び固定推進器を使用するに至れり。斯くして船體は更に大型となりたり。靜岡縣御前崎地方の如きは殊に大型のものを使用するを好み、神光丸は最大なる木船の一例とす。其の明細左の如し、

長	八七呎
幅	二三呎
深	九呎
總噸數	一一〇噸
馬力數	二〇〇馬力
速力	七節
進水年月	大正一三年三月

又鹿兒島縣枕崎地方に於ても亦靜岡に次ぎ大型船を使用し、木造にして總噸數百噸を越ゆるもの六隻を算せり。  
又木船に代ふるに鋼製を以てするものを生じ、大正十年靜岡縣御前崎の海照丸は鋼製鰹釣船の嚆矢とす、

海照丸	長	九二呎
	幅	二〇呎
	深	一一呎六吋
	總噸數	一八七噸



馬力數 二七五馬力  
 速力 八節  
 進水年月 大正一〇年一月

同船は當時大馬力の發動機を使用するは不安の状態に在りしを以て推進動力は蒸汽機關を使用せり。斯かる船舶に蒸汽機關を据付くるは航海能力十分ならず、爲めに數年を出でずして失敗に歸し運搬船に轉用せり。

大正八年十一月靜岡縣燒津町東海遠洋漁業會社は其の所屬船第二大洋丸（木造五十七噸）に百馬力の小型ディーゼル機關を据付け、良好なる成績を収めたりしも未だ十分なる信頼を得るに至らず、從つて之に倣ふものなかりき。

大正十一年靜岡縣御前崎の明照丸は蓋し本邦に於ける鋼製ディーゼル機關附鯨釣漁船の嚆矢なりとす。

明照丸

長 七八呎  
 幅 一八呎  
 深 九呎  
 總噸數 九一噸  
 馬力數（ディーゼル） 一六〇馬力  
 速力 九節  
 進水年月 大正一一年四月

爾來鋼製ディーゼル機關附鯨釣漁船は逐次其の數を増し、大正十五年に於ては十五隻を算す。而かも當時木造船に慣れたる鯨釣漁夫は吃水深く乾舷小なる鋼船に對し航海の不安を感じるもの多く、之に慣るゝに至る迄は乗船を拒否するもの再三にして止まらざるの状態を呈したり。然れども航海其の回を重ねるに及び漁夫も亦鋼船の信頼すべきを悟り却つて之を好むに至れり。

大正十一年靜岡縣の海神丸（百噸・二百馬力）には漁獲鯨の冷蔵は勿論海水温度の昇騰に歸因する餌料鯨の斃死を防止する爲め、生洲内の海水温度を調節するの目的を以て冷蔵力四噸のアムモニア冷蔵機械を船内に据付け之を試験せり。然れども試験半ばにして不幸海難に遭ひ好果を收むるに至らざりき。

大正十三年靜岡縣第三川岸丸に無線電信兼無線電話機を据付け良好の成績を収めたるは、鯨漁船に無線電信を利用せるの嚆矢なりとす。爾

來高知縣・鹿兒島縣漁船の之に倣ふものを生じ、昭和二年末には之を据附くるもの十數隻を算せり。

第九項 延繩漁船

延繩漁船と總稱する中其の主たるは魴延繩・鰯延繩なりとす。漁船の隻數に於ては魴延繩及び雜魚用のもの最も多しと雖も總て小型船にして造船上特に記載するの價値なきものとす。

魴延繩は漁場廣汎にして其の發達は世人をして期待せしむるものありと雖も未だ特記すべきものなし。又流網汽船防長丸（九十九噸・百九十一馬力）を以て數年間本漁業に使用せしも失敗に終りたり。而して現在使用せるものは主として四・五十噸級船以下のものにして、靜岡・神奈川縣下に最も多し、尙ほ鯨船中大型のものは冬期之を本漁業に兼用するを常とす。

大正十三年三重縣にて建造せし第二彌榮丸（鋼製六十噸ディーゼル百五十馬力）は魴延繩を主とし、鯨漁業に兼用せるものなるも成績良好ならず。

第十項 鱈釣漁船

日本海及び北海道方面に於ける鱈漁船は總て小型船にして特記するに足らず。唯オコック海・ペーリング海北方に出漁する大型鱈漁船は一時隆盛を極め十數隻に達したり。然れども魚價の低廉なるは同漁業をして漸次衰退の已むなきに至らしめ、近時は年々二・三隻の出漁あるに過ぎず。

日本漁業會社は亞米利加西岸グロスター地方の鱈漁船に範を採り、大鵬丸・天鵬丸を建造したるも此の種船型は航海の安全に主力を置きたる一見快遊船に類似せるものにして、其の塔載力の小なるは鱈漁船の如く塔載量の大なるを要するものに對し收支償はざるの感なしとせず。

此の缺陷を補ふ爲め大正七年同社は風鵬丸を建造せり。風鵬丸は此の種鱈漁船の最大なるものにて、速力六節を得る程度の補助機關を据附けたり。而かも後に至りては猶ほ塔載容積不足の爲め補助機關をも取去ることとせり。

風鵬丸

長 一二五呎  
 幅 三三呎六吋  
 深 一三呎九吋



總噸數	三九三噸
馬力數	一六〇馬力
速力	六節
進水年月	大正八年三月

第十一項 流刺網漁船

小型流網又は刺網船は本邦至る處に散在すと雖も、未だ顯著なる發達を呈せず。明治四十四年山口縣防長會社は鯖・鮪流網を目的とし防長丸を建造し、數年之に試用せしも成績良好ならず。後延繩に轉用し遂に運搬船に改造せり。同船は型を英國の鮪流網船に採りたる蒸汽機關附鋼船にして、建造者大阪鐵工所は特に英人を傭聘し之が設計に當らしめたるものなり。

明治三十九年茨城縣水産試驗場は茨城丸(木造二十六噸)鮪流網船を建造し、ダン式發動機を据附けたるも、機關に故障頻發し成績を擧ぐに至らざりき。爾來二・三十噸級流網漁船は相當多數建造されしも、未だ他の漁業の如き發達を呈せず。殊に秋刀魚流網の如きは東北地方に於ける重要漁業にして之に従事せるもの極めて多數なるも、同地方に於ける漁業金融の梗塞せるに因し進歩の跡顯著ならず。

第十二項 巾着網漁船

巾着網は旋網の一種にして、古くより本邦に使用されしものなり。然れども其の鯉・鮪等遠洋の魚族に使用さるゝに至りしは最近に屬す。大正元年神奈川縣水産試驗場其他に於て試驗されし巾着網漁業は母船により網船二隻を曳き漁場に於ては網船二隻より操業せしものなり。其の後遠洋用としては寧ろ一艘を以て操業上便なりとなし、此の目的を以て建造されたるは大正八年靜岡縣の神宮丸及び山口縣の進漁丸なりとす。前者は鯉・鮪を目的とし、後者は専ら鯖を目的とせるものにして共に稍々見るべきの成績を收めたりき。

神宮丸

長	六四・六呎
幅	一五・一呎
深	六・二呎
總噸數	二九噸

進漁丸

馬力數	五〇馬力
速力	八節
進水年月	大正八年三月
長	五五呎
幅	一六呎
深	六呎六吋
總噸數	三三噸
馬力數	五〇馬力
速力	八節
進水年月	大正八年三月

此の二隻は投網に便する爲め船尾に縱横ローラーを取付けたるものにして、此の種のものゝ爾來宮城縣下及び朝鮮方面に於て多數建造さるに至れり。又米國に於ける鮭・鯉の巾着網に倣ひ、船尾にターン・テーブルを取附け投網・揚網を便ならしめしものを建造するものあり。この種の船は靜穩なる海上の操業に最も適するものなるが之に倣ふもの數隻建造されたり。其の間又大型船に依り遠洋に於ける巾着網漁業を企てたるものあり、同時にトロール漁業及び捕鯨業に適する設備をも施し之を試みたるが成績を擧ぐるに至らざりき。大正十一年宮城縣高橋某鋼製蒸汽機關附第七德壽丸を建造し、内地は勿論遠く臺灣・朝鮮に互り各種の巾着網の試験的經營を爲せしも、船型小に失し、航海日數一週間に制限されたる爲め十分なる成績を擧ぐるに至らず、數年を出でずして中止したり。

第七德壽丸

長	七五呎
幅	一六呎三吋
深	八呎三吋
總噸數	七一噸
馬力數(蒸汽)	一八〇馬力
速力	八節



元來巾着網漁業には網口を締むるが爲め速力を任意に増減し得べきウインチ又はキャブスタン等の副漁具を必要とす。然るに發動機に依る副漁具は蒸汽機關の如く速力及び張力を適宜に増減し得るものなきを以て同船は推進動力を已むなく蒸汽機關たらしめたるものとす。蓋し巾着網の將來有望なるは一般に認めらるゝ所なりと雖も、未だ船型・漁具副漁具・漁法等其の調和を得るに至らず、爲めに急速なる發達を見る能はざるの狀態なり。

第十三項 工場船（蟹工船）

工場船とは母船内に於て漁獲物を罐詰・搾油等に加工する船船に對する通稱とす。工場船として古より使用されしは諸國に於ける捕鯨の母船にして、小は二・三千噸より大は一萬餘噸の母船に鯨の殺割・搾油及び貯油の装置を完備せるものにして、附屬作業捕鯨船により捕獲せる鯨を船内にて處理するものなり。日・露戰役に拿捕せるみはいる丸（三千六百四十三噸）は當時露人がオコック海方面に於て捕鯨工船として使用せしものにして、本邦に於ける唯一のものなりしも、遂に使用するに至らざりき。工場船中本邦に於て急激に而かも偉大の發達を遂げしは蓋し蟹工船なりとす。

大正十年和島貞治が船上に於て蟹罐詰の製作に成功せしに初まり、一方富山水産試験場及び東京水産講習所は其の所屬船吳丸及び雲鷹丸を使用し、船上に於ける蟹罐詰製作を試験し、良好なる成績を挙げたる等之が動機となり、遂に今日の盛況を呈するに至れり。大正十五年中共の就業せしものは左の十三隻とす。

船名	總噸數	主要尺寸			操業許可年月	建造
		長	幅	深		
肥後丸	一、二九二噸	二二呎〇吋	三二呎一〇吋	二二呎七吋	大正一二年五月	一八八四年
神戶丸	二、八三一噸	三一呎九吋	二八呎一吋	二七呎四吋	一二年五月	一八八四年
龍司丸	二、二一七噸	三一呎六吋	三五呎五吋	二四呎六吋	一三年三月	一八八六年
門司丸	二、〇五一噸	三〇呎九吋	三四呎四吋	三六呎四吋	一四年三月	一九一三年

英航丸	一、四三〇噸	二四呎一〇吋	三二呎六吋	二二呎二吋	大正一四年四月	一八八六年
豐國丸	二、三四四噸	三〇呎三〇吋	二八呎一吋	二五呎〇吋	一四年四月	一八八六年
福一丸	二、一二六噸	二八呎五〇吋	三七呎一吋	二五呎九吋	一四年四月	一八八二年
神宮丸	二、七七六噸	三三呎七六吋	三八呎六吋	二七呎一吋	一四年四月	一八九〇年
嚴島丸	三、八六五噸	三四呎四五吋	四七呎六吋	二六呎三吋	一四年四月	一八八七年
遼東丸	二、三六三噸	三〇呎八六吋	三七呎七吋	二六呎一吋	一五年四月	一八八七年
美福丸	二、五八九噸	三一呎一四吋	三九呎〇吋	二九呎五吋	一五年四月	一八八八年
博愛丸	二、六三八噸	三一呎一八吋	三九呎〇吋	二九呎五吋	一五年四月	一八八八年

是等工場船は總て船齡二十年以上の古貨客船を改造したるものにして、罐詰作業に對し不便多かるべきは勿論、三千噸級の蟹工船には船員三十名の外漁撈員及び罐詰作業員二百七十名合計三百名を搭載するが爲め、之が船室十分なるを得ず、勢ひ船内に臨時寢所を設くるを以て衛生設備の如きは遺憾頗る多きものなりとす。爲めに従業員對船主の間に乗組員待遇改善につき屢々議論あるを免れず。數年間の經驗に徴するに、船型の大なるは船上に於ける作業益々便なるに鑑み、一時は一萬噸程度の大船を使用せんとし、又此の目的の爲め特種船の新造を見んとせり。然れども昭和二年には出漁船十八隻に達し、生産過剩にして、市價下落し經營困難の者を生じ合同の案出づるに至れり。

第十四項 指導・調査・取締船

本邦漁業の振興が政府の指導調査に俟つ所頗る多かりしは之を疑ふの餘地なき事實なりとす。政府は豫算の關係上及び主たる目的の相違により其の所有船舶を或は指導船と謂ひ、或は取締船となすも共に兩用の設備装置を兼ねたるものにして、四圍の狀態に應じ兼用するを常とす。故に茲には之を區別することなく同一種類の船舶と見做し記載することとせり。

指導船の小なるは水産講習所及び地方水産試験場夫々之を所有せるも、大型なるはトロール取締船速島丸を最初のものとして、同船は主としてトロール漁業取締に従事するものなるも、同時に延繩・流網漁業の指導調査に使用され、相當の効果を收めたり。

速島丸に先だち水産講習所は練習船雲鷹丸（四百四十四噸・三百三十馬力）を建造し、生徒練習の傍ら指導・調査にも従事せり。速島丸に次ぎ大正十年同トロール漁業取締船天鳥丸を建造せり。同船は航走力を増加するの目的を以て、之が汽缸を油及び石炭の混燒装置



となせり。同様に油燒装置を施したるは同船を以て嚆矢なりとす。同船は大正十四年不幸坐礁し、船底の損傷夥しきが爲め船體を新造に取替へ初鷹丸と改名せり。

北洋方面に對し政府は露領水産組合に建造費の全額補助を爲し、鵬丸(百五十五噸・百二十馬力發動機船)を建造使用せしめたる外、金瑁丸(百六十四噸・二百馬力發動機船)外小型發動機船數隻を建造し、又大正十一年臘納獸保護を主なる目的とし白鳳丸(附圖第三十六)を建造せり。白鳳丸及び初鷹丸の概要左の如し、

白鳳丸	長	一三〇呎
	幅	二四・八呎
	深	一三・八呎
	總噸數	三三三・二噸
	馬力數(チーゼル)	六〇〇馬力
	速力	一一節
進水年月		大正一二年二月
初鷹丸	長	一二八呎
	幅	二三呎三吋
	深	一三呎三吋
	總噸數	二八四噸
	馬力數(蒸汽)	一、二〇〇馬力
	速力	一三・五節
進水年月		大正一四年二月

白鳳丸は現在のチーゼル機關附漁船中最大のものにして揚錨・揚貨總て電力を使用せるものとす。貨・客船に比較し船型小なりと雖も、蓋し水郭に於けるチーゼル・トロール機關船の先驅を爲せしものなり。

又同船の船内設備は各種漁業の調査・研究に使ならしめたるは勿論、北洋方面に出動するが爲め船首及び船底部の型狀及び構造は碎氷船に準じ建造されたるものとす。此の間地方應に於ては各種の指導船を建造し夫々漁業の振興・漁場の開拓に貢献する所頗る大なるものありき。左に主なる指導・取締船を列記す。

取締船及び指導船明細

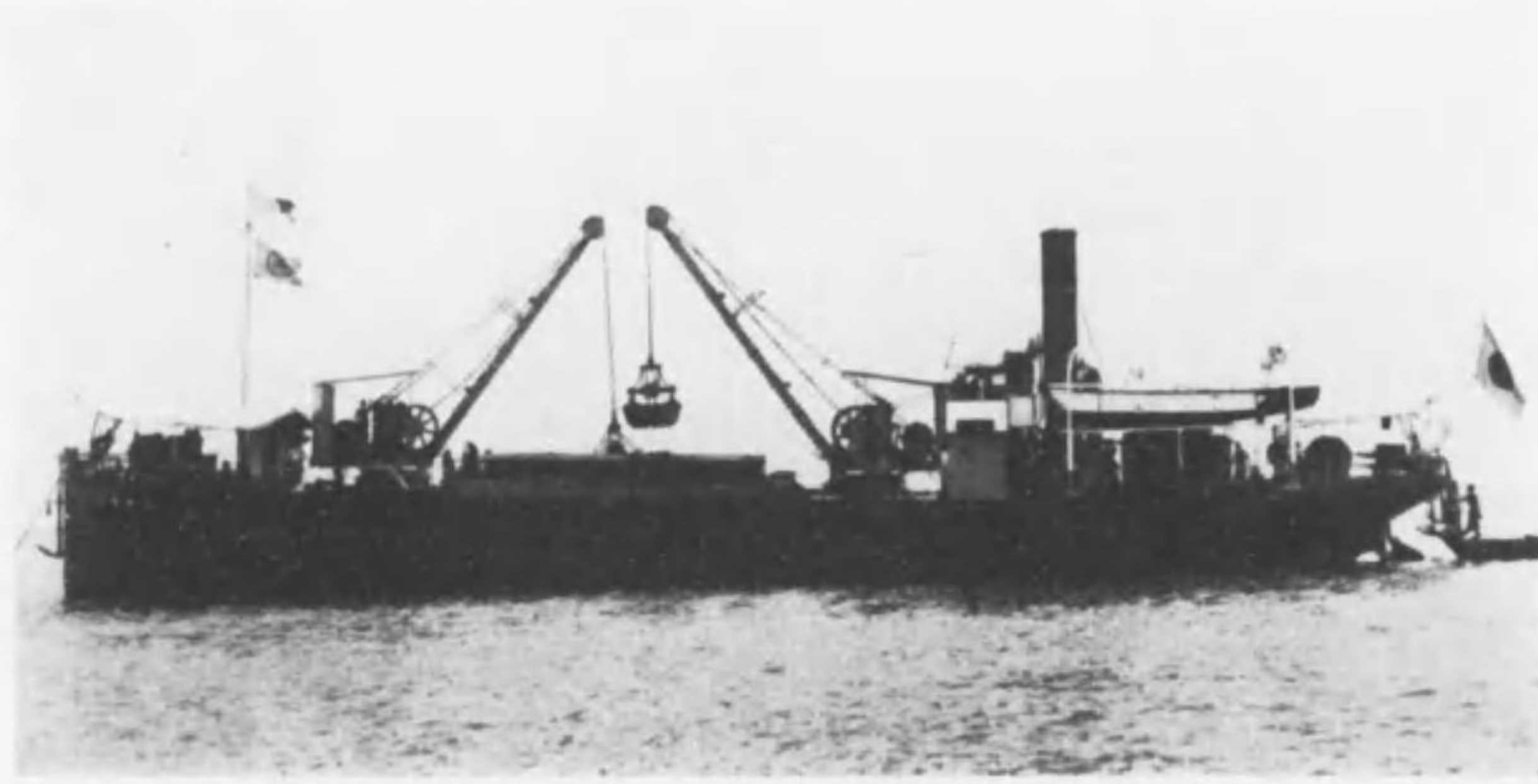
所屬	船名	總噸數	機關種類	馬力	進水年月	主たる目的
東京府	知普丸	五一	石發	六〇	大正八・一〇月	冷蔵運搬
(小笠原)	拓南丸	一九三	蒸汽	三三五	〃 一一・一〇	〃
(小笠原)	開門丸	一一三	石發	一〇〇	〃 七・一〇	運搬
京都府	昭和丸	六二	チーゼル	一三〇	昭和二・一五	〃
神奈川	相模丸	二七	石發	五〇	大正九・一八	巾着網
兵庫	康水丸	一八	〃	四〇	〃 一三・一二	〃
長崎	崎洋丸	五四	〃	六〇	〃 一一・一二	〃
新潟	北辰丸	二二三	蒸汽	二四〇	〃 一一・一六	蟹工船
千葉	嘉々美丸	四九	石發	七五	〃 二・一	巾着網
茨城	茨城丸	六〇	チーゼル	一三〇	昭和二・一六	鯉釣流網
三重	重神丸	一三八	〃	二七五	〃 二・二	鯉釣試験
愛知	白鳥丸	七〇	石發	一三〇	大正二・一八	〃
静岡	岡島丸	一七九	チーゼル	三〇〇	昭和二・一六	〃
宮城	大東丸	八〇	〃	一五〇	〃 二・一七	鯉釣巾着網
福島	磐城丸	六六	〃	一〇〇	大正二・一六	〃
岩手	岩手丸	五五	石發	九〇	〃 一・一六	〃
青森	森手丸	五四	チーゼル	一〇〇	〃 一・一六	〃
山形	形海丸	三八	石發	五〇	〃 九・一六	〃



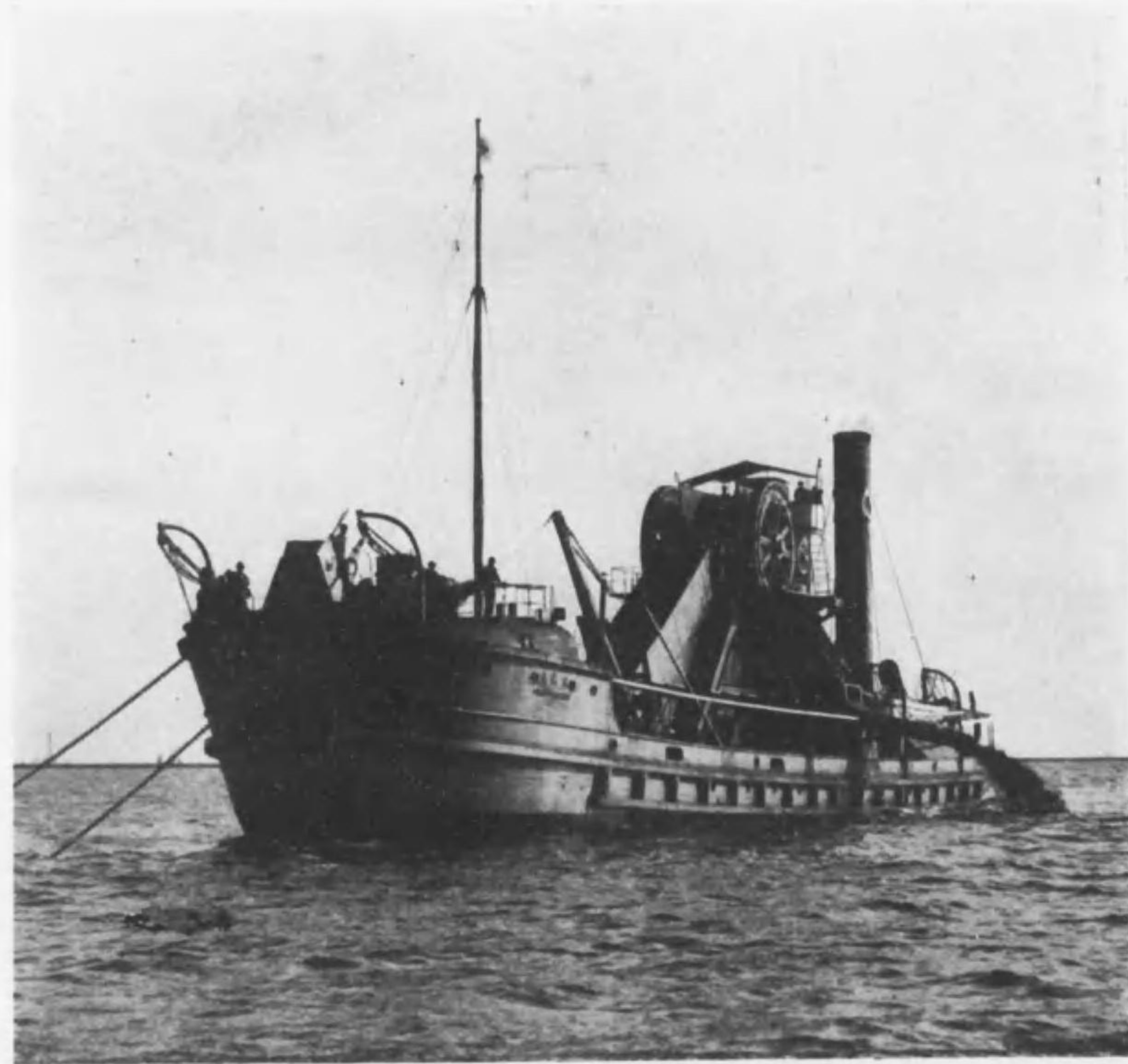




丸 田 輪 大 圖二十六第



丸 鳥 双 圖三十六第



於て建造せられたるものも主要部分品は之を外國の供給に俟ちたるもの少からず。然れども近年に至りては外國に注文建造せしむるもの殆んど其の跡を絶つに至れり。

淺瀬船は比較的大型のものには獨航の機能を有するも、小型のものに至りては推進機關を有するもの稀なりとす。本邦に於て建造せられたる最大の淺瀬船は總噸數千三百噸型第一木津丸(附圖第三十八)及び野田丸にして、何れも造船獎勵法により建造せられたるものなり。明治四十年以降本邦に於て建造せられたる主なる淺瀬船は左の如し、

船名	船質	重要寸法	總噸數	進水年月	型式	能力	深度	推進機	註文者又は所	造船所
信義丸	鋼	長 五〇・〇呎 幅 二〇・〇呎 深 五・六呎	一八八	明治四年四月	ブリストマン式		無	有	三菱造船所	大阪鐵工所
淡島丸	鋼	一〇九・五呎 一〇五・九呎 一〇四・〇呎	一八八	四一一年六月	ポンプ式		有	有	臺灣總督府	大阪鐵工所
櫻島丸	鋼	一〇三・四呎 一〇二・〇呎	二四三	四一一年九月	ポンプ式		有	有	內務省	川崎造船所
駒形丸	鋼	一二五・四呎 一二五・六呎	二九四	四一一年十月	ポンプ式		有	有	內務省	石川島造船所
安治丸	鋼	一四〇・〇呎 一四〇・〇呎	四二二	四二一年五月	ブリストマン式	七坪	有	有	宮城縣	石川島造船所
大輪丸	鋼	一三〇・〇呎 一三〇・〇呎	二五一	四二一年八月	ブリストマン式	一五坪	有	有	大藏省	大阪鐵工所
第二德波丸	鋼	八六・三呎 八六・三呎	一一八	四二一年八月	ブリストマン式		有	有	德島縣	川崎造船所
淺港丸	鋼	一二五・六呎 一二五・六呎	二九四	四二一年十一月	ブリストマン式		有	有	三井礦山會社	大牟田
安治丸	鋼	八五・〇呎 八五・〇呎	一一八	四二一年十一月	ブリストマン式		有	有	內務省	川崎造船所
第二富士丸	鋼	一二六・四呎 一二六・四呎	二七二	四三一年二月	ポンプ式	一五噸	有	有	靜岡縣	浦賀船渠會社
敦賀丸	鋼	一七〇・〇呎 一七〇・〇呎	六〇五	四三一年四月	ポンプ式	二〇〇	有	有	內務省	大阪鐵工所
浦賀丸	鋼	一七〇・〇呎 一七〇・〇呎	六〇五	四三一年四月	ポンプ式	二〇〇	有	有	內務省	大阪鐵工所
大阪丸	鋼	一七〇・〇呎 一七〇・〇呎	五四六	四三一年八月	ブリストマン式		有	有	東京市	石川島造船所
第一號丸	鋼	五〇・〇呎 五〇・〇呎	二二六	四四一年三月	ブリストマン式	八〇噸	有	有	內務省	浦賀船渠會社
第一木津丸	鋼	二二三・三呎 二二三・三呎	二二六〇	四四一年三月	ブリストマン式	八〇噸	有	有	內務省	浦賀船渠會社



第三章 造船機の進歩

射水丸	金鋼丸	小平太	小五郎	双島丸	與次丸	野田丸	東葉丸	第一號	第二號	第三號	豐島號	第一號	第二號	千賀號	第一號	第二號	第三號	海龍	海鯨	設船	阿賀丸	
鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼
一五・二八・五一	二〇・六二・五	二五・〇二・五	二五・〇二・五	二七・九・八三五	一九・〇二・五	二二・四・五	二七・五・五	七・〇一・七	五・〇二・五	八・〇二・〇	一一・八・〇	一〇・五・〇	一一・〇・〇	一二・〇・〇	九・五・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇	一〇・〇・〇
四・五・五	二・六・四	九・五・五	九・五・五	二・二・〇	二・二・〇	二・二・〇	二・二・〇	七・〇	五・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	七・五	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	六・三	一・五	
四五五	二六四			五八八	二二〇	二二〇	二二〇	七・〇	七・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	六・三	五二九	
明治								大正														
四四一	四四一	四四一	四四一	四四一	四四一	四四一	四四一	元一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一
六	七	一	一	二	三	四	四	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼	鋼
式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式	式
三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸	三〇〇噸
三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇
有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有	有
内務省	朝鮮總督府	愛知縣	博多港會社	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省	社務省
浦賀船渠會社	大阪	浦賀船渠會社	(第六三圖)	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所	石川島造船所	浦賀船渠會社	大阪鐵工所







灣の北部に於て難破の厄に遭ひ、終に此の新事業は一旦中止さるゝに至れり。  
 以上の事情により冷蔵運搬船の建造は一時中絶したるが、其の後世界大戦の進展に従ひ世界の食糧問題は各國共通の重大事件と化し、歐・米に於ける冷蔵事業の急激なる研究發達の刺激を受け、我國に於ても其の必要を絶叫し、冷蔵庫・冷蔵運搬船の建造實現に努力するに至り、茲に再び發展の氣運に向へり。

大正九年葛原猪平は貨物船江の浦丸（總噸數六百五十五噸）を買収して之を冷蔵運搬船に改造したるを初めとし、引續き多數の新造及び改造船の出現を見るに至れり。

此の好期に際し政府に於ても其の必要を認め、大正十二年度より毎年七十萬圓の豫算を以て冷蔵運搬船・冷蔵庫等の建造に對し其の費用の約三分の一を獎勵金として交付するの法令を制定して直ちに之を實施し、其の發達を獎勵誘導したり。爾來當業者並に企業家は奮起して是等の新造を計畫するもの續出するに至れり。然るに同年九月の關東大震災に依り一般經濟界に大打撃あり。冷蔵運搬船の經營者も經營困難に陥り、從つて新造船の建造も激減するに至れり。

大正十五年末迄に就航せる冷蔵運搬船は三十一隻（中一隻沈没）總噸數合計一萬八千百噸・冷室容積六十八萬八千七百立方呎にして、其の竣工年度及び要目左の如し、

冷蔵運搬船表

船名	竣工年度	總噸數	冷室容積 立方呎	冷却機能力 噸	凍結裝置	主機	新造又は改造所	備考
江ノ浦丸	大正一〇年	六五五	二〇、七〇〇	二〇	空氣式	三聯成	三菱長崎	貨物船改造
大東丸	一一	一、二二九	四九、三〇〇	六〇	濃鹽式	三聯成	播磨	
海光丸		一、五一〇	六一、二〇〇	一〇〇	空氣式	三聯成	播磨	新造
幸光丸		一、五一〇	六一、二〇〇	一〇〇	ナ	三聯成	三麥彦島	
第三播州丸		二一七	五、九〇〇	一〇	ナ	發動機	相澤	
第十三播州丸		一二五	三、五〇〇	一〇	ナ	三聯成	相澤	
拓南丸		一九三	四、七〇〇	二二	ナ	三聯成	相澤	

船名	竣工年度	總噸數	冷室容積 立方呎	冷却機能力 噸	凍結裝置	主機	新造又は改造所	備考
滿光丸	大正一二	一、五〇二	六二、〇〇〇	一一〇	空氣式	三聯成	橫濱船渠	新造
豐光丸		一、五〇四	六八、一〇〇	一一〇	濃鹽式	三聯成	橫濱船渠	
水室丸		六四〇	一九、〇〇〇	一六	ナ	三聯成	播磨	
藤名丸		一、四六〇	五二、一〇〇	一一二	ナ	三聯成	播磨	貨物船改造
秩父丸		一、四六〇	五二、一〇〇	一一二	ナ	三聯成	播磨	貨物船改造
第二海王丸		四四八	一六、五〇〇	六	ナ	發動機	播磨	貨物船改造
第十七播州丸		四六〇	一八、三〇〇	二〇	ナ	發動機	播磨	新造
海洋丸		二二五	五、八〇〇	七	ナ	發動機	三麥彦島	新造
海藻丸		一九七	四、九〇〇	八	ナ	發動機	大阪鐵工因島	新造
第六東洋丸		一七七	四、八〇〇	四	ナ	發動機	大阪鐵工因島	新造
第二十二播州丸		一四二	六、二〇〇	一〇	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
第二十三播州丸		一四二	六、二〇〇	一〇	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
第二十五播州丸		一四二	六、二〇〇	一〇	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
第十八播州丸		一二七	五、二〇〇	五	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
第十九播州丸		一二七	四、〇〇〇	七	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
第二十一播州丸		一二七	四、〇〇〇	五	ナ	發動機	鳥羽	貨物船改造
大光丸		一、七六一	七〇、〇〇〇	一一〇	空氣式	三聯成	橫濱船渠	新造
海龍丸		五七八	二一、六〇〇	一六	ナ	三聯成	鳥羽	新造
第二十六播州丸		二二五	七、八〇〇	二〇	ナ	三聯成	三麥神戶	新造
第二十七播州丸		二二五	七、八〇〇	二〇	ナ	三聯成	三麥神戶	新造
浦島丸		一九五	七、六〇〇	九	ナ	三聯成	三麥神戶	新造
赤びす丸		一九五	七、六〇〇	九	ナ	三聯成	三麥神戶	新造
静岡丸		一三五	五、四〇〇	八	ナ	三聯成	金指造船	新造



二、冷蔵船の種類

大別して左の二種となすことを得べし、

(1) 凍結装置附運搬船 船内に凍結装置を有するものにして、六百噸以上の大型船は全部此の種に屬す、船數としては僅かに總數の約三割なる十隻なれども、總噸數としては一萬二千五百九十噸に達し、約七割に上れり。本來の目的は露領の鮭・鱈を内地に運搬する爲めに建造されたるものにして、同地の漁業が夏期短時日に限られ一方航程大なる爲め、一旦凍結して運搬するにあらざれば魚類の鮮度を損ずること甚しき爲め特に考慮されたる装置にして、世界に於ても稀に見る運搬船の特種なるものなり。凍結装置に濃鹽式と空氣式の二種あること前表の如し。

(2) 凍結装置なき運搬船 普通の冷蔵運搬船にして、五百噸以下のもの全部之に屬す。主に近海の魚類運搬船にして唯一・二隻の肉類運搬船あり。氷藏運搬船の進化したるものなり。

三、各種代表船の構造

(1) 濃鹽凍結装置船様名丸

(4) 重要項目

長	二五〇呎
幅	三七呎
深	一九呎
満載吃水	一六呎九吋
總噸數	一、四六二噸
船型	三島型
主機	單螺旋三聯成汽機
主汽罐	片面筒形重油石炭併用 二箇
馬力	一、四一四
最高速力	一三節

冷却機械 アンモニヤ機四十五萬英熱量(毎時)三臺  
造船所 横濱船渠株式會社

(ロ) 冷蔵船

冷蔵船は船の中央部に位置し支水隔壁に依りて二箇の船艙に分たる、前艙は五箇・後艙は三箇の防熱區劃に區分せられ、凍結室は船橋樓内に設けられ、其の容積及び配管等は左の如し、

室名	番號	容積	管長(管徑一吋)	保持溫度(華氏)
前艙	一	四、〇四五	一、八七二	一五度
	二	四、〇四五	一、八七二	
	三	六、〇三〇	二、三九三	
	四	三、七六九	二、〇一四	
	五	四、八七五	二、一〇一	
後艙	一	三、九九七	二、二八〇	
	二	一、〇八五	二、二三九	
	三	六、〇五六	二、三三二	
	四	一四、一八八	四、二二二	
凍結室		五二、〇九三	二一、六四八	三〇
總計				

(ハ) 冷却機械

冷却機械は汽罐室の前部石炭庫上の第二甲板に在り。壓縮機は三臺にして其の能力は各一時間四十五萬英熱量、合計一時間百三十五萬英熱量なりとす。何れも聯成汽機に連結されたる双筒複働式横型にして、凝結器臺上に配せらる。

此の外蒸化器二臺・濃鹽循環ポンプ二臺・冷却水循環ポンプ二臺等を備ふ。

(ニ) 防熱工事

船側及び前後隔壁は三吋の空間を置き一吋の實翅木板を張り防水紙を貼附し、五吋の粒狀コルクを詰め、八分の七吋の實翅木板を張り、又防水紙を貼附し、二吋及び三吋のコルク板各一板をアスファルトにて貼附し、次に防水紙を挟みたる四分の三吋實翅木板二枚を張り、總