

民に食料自給の途を與へる許りでなく、他面重要輸出品として我國際貿易上に尠からぬ貢献を爲しつゝある。

而して所謂工船漁業は日本獨特の創意になる新漁法であつて、蟹工船の

隆盛は既に周知の事實であり、母船式鮭鱈漁業も亦非常の勢を以つて勃興して來た。更に巨大なる鯨工船は遠く南氷洋に巨鯨を追ふて、先進諸國並に英國船と火花を散らす捕鯨戦を演じ、堂々水産日本の名聲を高からしめて居る。その他食料及藥品原料としての海藻、人類生活に必須の食鹽も沿岸到る所に恵まれて居る。

母船式蟹漁業
昭和九年現在

種別	數
工船(隻)	九
乗組員數	三、七三五
從業者數	四、〇六八
漁獲高(噸)	二、七四四
製造高(價額)	九、九三〇、七九四
製造高(價額)	一、三〇、七九四
製造高(價額)	七、七三三、六六八

本邦漁業一覽表

種別	昭和七年			昭和八年			昭和九年					
	人	噸	千円	人	噸	千円	人	噸	千円			
漁業者	本業	781,627	778,101	796,030	本業	717,413	712,074	725,886	本業	1,499,040	1,490,175	1,521,916
	副業	717,413	712,074	725,886	717,413	712,074	725,886	717,413	712,074	725,886	717,413	712,074
漁船	大型船	313,217	314,434	311,553	大型船	45,469	49,039	53,029	大型船	313,217	314,434	311,553
	小型船	45,469	49,039	53,029	小型船	313,217	314,434	311,553	小型船	45,469	49,039	53,029
漁獲物	魚類	107,817	128,151	128,142	魚類	6,975	7,972	10,094	魚類	107,817	128,151	128,142
	貝類	6,975	7,972	10,094	貝類	22,951	26,288	25,607	貝類	6,975	7,972	10,094
	藻類	22,951	26,288	25,607	藻類	7,991	8,201	9,282	藻類	22,951	26,288	25,607
製造物	食料	106,750	119,926	128,804	食料	20,207	28,843	28,913	食料	106,750	119,926	128,804
	肥料	20,207	28,843	28,913	肥料	4,120	6,947	8,702	肥料	20,207	28,843	28,913
	油鹽	4,120	6,947	8,702	油鹽	583	576	627	油鹽	4,120	6,947	8,702
養殖	131,630	156,294	167,056	養殖	131,630	156,294	167,056	養殖	131,630	156,294	167,056	
養殖	18,470	19,283	22,318	養殖	18,470	19,283	22,318	養殖	18,470	19,283	22,318	

農業と水産業

陸上の農業にはその生産が耕地によつて制限されて居る。殊に山岳多く耕地に乏しい我國に於ては人口増加に比例する農作物の増收は到底期待出来ない、只僅かに施肥の効能に依つて或る一定限度の増獲を爲し得るに過ぎない。然るに水産業は海に食鹽の豊富なるが如く、水に溶解し又は散在する動植物の榮養物質多く加ふるに陸上より未來永劫に亘つて注入する河水中の天然肥料に因つて水族は陸上に於ける雜草の如く自然に蕃殖して居る。斯くして水産業はその目的物がこれ等水族であるからこれ等採捕の設備は多少要するにしても陸上の企業資本に對比すれば物の數ではない。

我水産の世界的地位

全世界の水産總額は、固より明確にこれを知り得ないが、大體年産約千四百萬噸二十億圓内外と推算され、従つて我國の地位は次表の如く數量に於て約五分の一、價格に於て約四分の一を占め、漁業者數に於ても世界の約半分近くを占めて斷然第一位の榮位を保ち、次で米國、英國、蘇聯、諸威の順序となつて居る。只漁業者一人當りの漁獲高のみは日本が僅かに年額三百圓内外なるに對し、米國は千七百五圓、英國千九百六十圓を算しこの状態から見ると、我漁業が概して零細企業の集團であることが判る。

世界主要水産國漁業狀況 (昭和十年度)

國名	漁獲高	價格	漁業者	漁船數
日本	二、二八四	三六〇	一、一九二	三六〇
米國	一、三七四	二二三	一三二	八九
英國	一、〇五三	一九六	一〇〇	二八
蘇聯	一、三一〇	一七〇	一〇〇	六九
諸威	九三〇	三八	一〇〇	六九

(備考) 本表中日本の分は内地のみを掲ぐ
更に漁場の關係からこれを見ると、世界の所謂經濟的漁業區域とされる

本邦水産價格

(昭和十年農林省)

沿岸漁獲物	千円 一八、八〇三
養殖收穫高	二五、四四五
内地沖合漁業	二二、三三六
汽船トロール	二、〇三五
汽船捕鯨漁業	三、一一四
母船式鮭鱒	一〇、一三三
母船式鯨漁業	二、六二五
母船式蟹漁業	八、四三九
朝鮮出漁	四、〇三二
關東州出漁	九、三
露領出漁	二九、一四九
水産製造物	一、五五、五三〇
寒天	六、三三〇
鹽 (百萬斤)	一、〇〇三・五

陸地に接近し、深度二百米内外にして且つ海流の流れる海域は世界を通じて、約七百萬方海里中東洋漁場に屬するもの約六十萬方海里であつて、この他に我漁業者の活躍し得る海域は北米漁場の約四十萬方海里、ベーリング海の約三十二萬方海里があり、この點に於ても、我國は天惠的地位としての第一位にあつて、漁獲に於て又これが販賣に於て、前途將に洋々たるものがある。

第二章 我水産の概要

水産業の範圍 水産業は由來漁撈、養殖、製造及販賣の四分業から成り立ち、これ等が緊密の關係を以つて相提携して行く所に發達と進歩が生れる。而して更にこれを根本的に分類すると、淡水漁業と鹹水漁業に二大別される譯であるが、本書の目的が海事關係に限られて居るので、河川、湖沼等に關するものは一切省略し、以下水産と稱するは總て海に關するものなることを約束して置く。即ち以上の條件に従つて上記分業を更に事業經營上から分類すると、漁撈關係に於ては、遠洋漁業、近海漁業、沿岸漁業の三つとなり、製造關係にては罐詰製造、鹽製品製造、乾製品製造、魚粉

汽船トロールの沿革

本邦に於けるトロール汽船は明治三十八年に建造された海光丸を以つて嚆矢とする。併しトロール漁業を今日あらしめたのは明治四十二年長崎縣人倉場富三郎が、英國から鋼製トロール汽船を購入した以後のことである。而かも當時にあつては本漁業に對する制限が無かつた爲めに大正二年頃には漁船數が百三十九隻にも上つて近海の漁場は片つ端から根こそぎに荒されるに至つたので、その後許可制となり現在の許可船數は七十隻に制限されて居る。

及調味品製造等に分け、販賣關係に於ては魚市場、仲買人、魚商等總て魚介、海藻類等を取扱ふ業者を包括する。而して更に漁業なるものを法律に従つて分類すると定置漁業、區割漁業、特別漁業、専用漁業の四種となり、これ等に就て一々説明することは専門書にこれを譲り、本書では單に漁撈事業の概要を述べることと止める。

捕鯨船と長鬚鯨



遠洋漁業 遠洋漁業とは汽船トロール漁業、汽船並に帆船捕

鯨業、機船底曳網漁業、蟹工船漁業等の如く、行政官廳の許可を受けて爲す漁業の總稱であつて、これを許可漁業と云つて居る。汽船トロール漁業とは、暗車推進器を以つて船を運航し、オッター・トロール又はビーム・トロールと稱する特殊の囊網を使用して、海底の平坦な東支那海、黃海等の如き比較的淺海で行ふ漁業で、而かも機械力に依つて海岸を掃海する如き作用を持つ關係から、漁場を荒すことは一通りでなく、且無制限に漁船が

鯨は捨て所がない

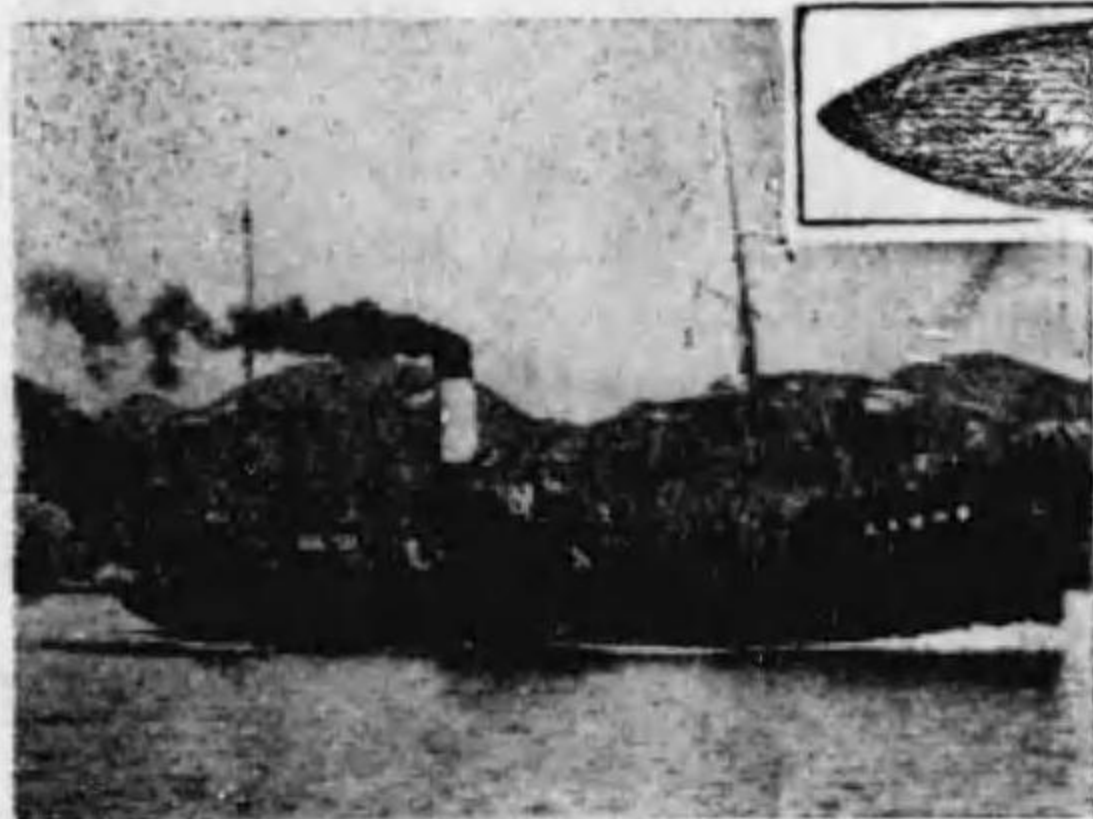
鯨はキヤッチャー・ボートでこれを射止めて鯨工船に引込むと、直ちにウキンチで作業甲板に運ばれ解剖される。而して先づ脂肪を搾つて鯨油を作り、肉は食料として渡され、その残物は血液迄肥料として利用することが出来る。これ等の内最も價値あるものは鯨油であるが、就中抹香鯨の前額内にある鯨腦油は精密機械に使用する油として高價である。又抹香鯨の膈内からは龍涎香と云ふ軟かいチコレイト色臘状體のものが現はれることがあり、稀にはこれが體內から排瀝されて海上に浮んで居ることもあるが、價が高く且香料として古來から珍重されて居る。

増加すれば、互に競争の結果共倒れになると云ふので、我國に於てはこれに従事する漁船數を七十隻に制限し、これ以上許可しないことになつて居る。捕鯨漁業は我國に於ても既に約一千年に近い歴史を持つものであるが、徳川幕府鎖國時代から、米國その他の捕鯨船が頻りに近海に出沒濫獲した結果、殆んど鯨影を絶つに至り、現在に於ては濫獲防止の爲めに、ノールウェー式捕鯨船の許可數を三十隻に限定して居るが依然漁獲思はしからず、最近に於ては續々一萬數千噸級の巨大なる鯨工船が建造され、これ等が何れも數隻の捕鯨艇を引連れて、遠く南極洋に出動して、英、米、諾等の先進捕鯨國を尻目に堂々の成績を挙げつゝあることは周知の事實である。機船底曳網漁業はトロール漁業に比し更に小規模のもので、寧ろ近海漁業に屬す可き

細ルロール



トロール漁船



ものであるが、これも廣範圍に亘て機械力を以つて漁場を荒すので、許可制として種々の制限が設けられ、自然活動思ふに任せざる結果、漸次支那

世界に誇る

蟹工船の發達

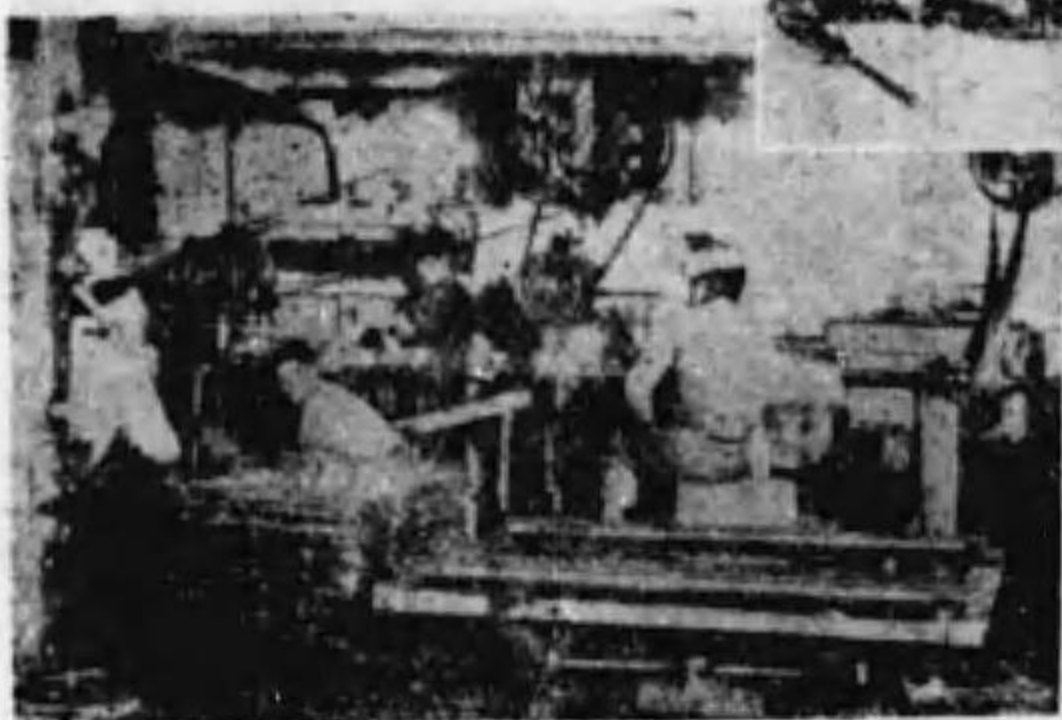
我蟹工船の發達は大正五年水産講習所學生練習船蟹鷹丸が學生實習の爲め、海上で蟹漁業を行ひ、直ちに船内で製造實習を試みたことに因由するが、當時にあつては罐詰肉はどうしても一旦淡水で洗滌して用ゆ可きものと考へられて居たのを同船で試験の結果その必要がないのみか、却つて沖合の清浄な海水で原料を洗ふ方が優良の製品を得ると云ふことが確認されるに至つたものである。次で大正九年富山縣水産講習所練習船吳羽丸がこれを工船式として大規模に計畫し試験の結果非常に良好の成績を収めたので、こゝに民間の計畫が奏出し遂に現在の如き世界に誇る蟹工船の發達となつたものである。

海から南洋方面に出動することとなり、今では大體遠洋漁業の範圍に屬するものとなつた。蟹工船漁業は我國が世界に率先して創始せる特殊水産事業であつて、數千噸の汽船を事業船として、船内に罐詰製造工場を設置



蟹はばら

蟹工船罐詰工場



汽船捕鯨業 (昭和九年)

海	區	長須	白須	抹香	座頭	鯨	其他	合計	價値
内	海	148	2	299	4	110	—	563	985
	北	2	1	413	1	147	—	564	587
	東	22	21	74	37	65	2	221	388
	西	9	—	—	—	—	—	8	29
日	131	24	786	42	324	2	1,356	1,989	
植民地	朝鮮	106	—	—	—	—	—	106	403
	臺灣	104	—	2	15	—	—	123	23
	計	—	—	2	15	—	—	123	428

鮭鱒の人工孵化

鮭、鱒は天然のもの許りでは人口の増殖につれて段々漁獲が少くなつて来るので、最近北米及日本では人工孵化を盛んにやるやうになつた。この人工孵化と云ふのは漁獲した魚の卵を適當の温度を與へて人工で孵化させ、稚魚を保護して養育しこれが適當の大きに達した時に河に放流する仕事で、我國では秋田縣、新潟縣等に於て専ら行かれ河の上流に孵化場を設け毎年數億萬粒の卵を育て、孵化放流し好成績を擧げて居る。

し、數百名の職工及漁夫が乗組み毎年四月から九月頃までカムチャツカ沿岸に出動し、「たらば蟹」を漁獲して直ちに、船内工場で煮沸解體して一ポンド、半ポンド、四分一ポンドの三通りの罐詰としてこれを函に詰め、便船毎に函館に轉送、内外市場に供給するものである。而してこれ等蟹罐詰の總産額は一時年額約一千五百萬圓に達することもあつたが、最近では蘇聯蟹工船の製品投資等に禍されて年額一千萬圓内外に下ることもある、然しながらその製品の大部分は外國に輸出せられ、我邦水産品中依然として海外に誇る可き最も優秀なる貿易品たることには變りがない。尙我蟹工船の操業する海面は、北洋の公海であるから、外國の干渉を受ける必要はないのであるが、何分本船の操業區域が蘇聯の領海に接するので、彼等の領海十二海里主義に累せられて、同國の監視船その他の官憲と、殆んど毎年國際的事件を惹起し、我國に於ても軍艦や漁業監視船を派遣して、これが取締保護に任じて居る。

その他この北洋漁業には蟹工船以外に鮭、鱒、鯨を主とする露領漁業、母船式鮭鱒漁業、鱈漁業等があり、この内露領漁業は日蘇漁業條約に依つて蘇聯の領土、領海内で行はれ、我國よりは借區料を支拂つて居る。

漁船と無線電信

遠洋漁業に従事する漁船には無線電信機を装置し、陸上には特に漁業用無線局が設立されて、その局から放送される通信は晝間は六百哩、夜間は一千二百哩位までの範圍にある船はこれを聞くことが出来る。従つて漁船としては無線によつて漁群の移動を居ながらにして知るは勿論、歸港前に漁獲物處理に就ての陸上との打合せ、遭難防止等その利用範圍は頗る廣い。

近海漁業 漁撈に於ける遠洋と近海の區別は、海運の如く緯度、經度によつて截然と別けられて居るものではない。従つてトロール船や機船底曳網が僅かに制限區域外近く現はれることもあれば、近海漁業とされる、鮪、鯉漁船等が、魚群を追ふて、遠く臺灣海峽や、南洋方面へ迄出動することもある。然しながら原則としては普通四五十噸までの發動機船を以つて、近郷の漁業者がこれに乘組み、暖流に乗つて洄遊する鮪、鯉漁を目的に數日若くは十數日間沖合に出て、漁業を営むもので、これ等の漁獲高は年額二千萬圓を超へ、中には百噸以上の鋼船汽船を使用するものがある。その他延繩流網漁業、巾着網漁業等

勇 壯 な 鯉 釣 漁 業



もこの種に屬する。

沿岸漁業 本邦沿海に於ける漁場は大體これを三海域に分つと (一)北海道沿海、(二)太平洋沿海、(三)日本海沿海となる。而して北海道に於て

沿岸漁業の特異性

沿岸漁業は我漁業の中心であり、水産食糧品供給の最大資源である。而して沿岸漁業の特異性としては第一出漁に経費の少きこと、第二危険性の少きこと、第三新鮮なる魚介類を得ること、第四外洋に比し定住動物が豊富なること等が挙げられる。

最も重要なものは鯨、鮭、鱒、昆布、柔魚、鮑等で、鯨漁業は全道で行はれるが、最も盛んなものは岩内以北高島に至る積丹半島附近である。鮭鱒等は漁獲愈々減少して昔日の面影なく、昆布は依然として主産地の名を辱しめない。太平洋方面の漁業は、沿岸に於ては鯨、鱒、鮭、鯖、鯛、鮪、鰹等を主とし、鯨、鱒、鯖等は全海域に亘り漁獲せられるが、比較的南部に多く、鮪、鰹等は北部に多い。その他鰹、鮪等は全方面に亘つて漁獲せられるが、鮪は神奈川縣以南を主要漁場として居る。日本海方面にあつては、鯨、鯖、鰹、鮪、鰯、鮪等が主要漁獲物で、就中鮪はその王位にある。鮪の漁場としては、富山縣沿岸から、京都府日本海岸に亘る中部地方に限られ、この方面以外では漁獲は極めて僅少である。

養殖業 養殖業は試験的養殖は別として、我國に於ては大體生産品の高價な真珠養殖並に蠣、海苔等に限られて居る様である。真珠養殖は世界の學界に於て久しく研究の議題となつて居たのであるが、これを實際化したのは我御木本真珠の御木本隆吉で、明治三十八年特許を得て、現在では南洋パラオ島に到るまで、日本國中に亘つて、十餘ヶ所の養殖場を經營するに至り、その使用海面五千萬坪に及び、年々五六百萬個の貝を放養して居る。

フィッシュ・フレイ

近年來魚肉を遠隔地に運搬したり或は貯蔵に便する爲めにフィッシュ・フレイと云ふ方法が行はれる様になつた。この方法は原産地で骨、鱗、鰓、内臓等の廢棄物を取去つて純肉の部分丈けを切味として罐に入れ寒冷の鹽化石灰又は食鹽の濃液中に浸し、或は魚棚にならべて急激に冷凍したものであるから、乾燥の憂なく長期の保存に堪える。殊に以上の廢棄物を更に加工乾溜粉末にすれば農家の肥料又は家禽の絶好飼料たる所謂フィッシュ・ミルとなる。

田 鹽 製 日 天
近 附 平 安 灣 臺



製鹽業 食鹽は吾人日常生活の必需品として、我國に於て瀬戸内海を中心各地に鹽田の發達を見たもので、現在内地の鹽田總面積六千町歩、年額九億斤から十億斤、一町歩當りの生産額は十五、六萬斤内外であるが、本邦の鹽田法は依然として舊慣墨守の状態にて、人口の増加、工業鹽の需要増進に應じ切れず、年々多額の食鹽及工業鹽を外地より仰ぐ有様で、我製鹽業も今一段、改良の途に邁進し、品質の向上と生産費の低減に努力する必要を痛感される。

第三章 水産振興の要因

食糧問題の解決

我國が天恵的の海國として形勝の位置を占め、海運と共に

海藻の營養價值

海産物には魚介以外に海藻がある。元來海藻は陸生植物よりも多量の沃度を有つて居るが、この沃度は人體の成長に深い關係があり、又ビタミンの含有量に至つても陸産食物に決して劣らない。殊に海藻はこれを乾燥しても永く營養物質が破壊せずに維持されるから、昆布その他主要の海藻は皆乾燥して販賣されて居る。支那には海藻類がないから我國の昆布は古くから食用とされ同國への輸出は毎年數百萬圓に上る程である。

に海國日本の名聲を欲しい儘にせることは果述の如くであるが、水産の振興は獨り食糧の不足を補充するのみに止らず、今後更に漁獲の増收とこれが利用の改善によつて、食糧の補充は勿論更に國民の榮養を、充實し輸出の増進を圖る三大使命を双肩に荷負ふものである。即ち國民の榮養充實に就ては、日本人はもと／＼蛋白質の攝取量が少い上にその攝取方法が不合理の結果米國人に比し著しくカロリーが不足し蛋白質に就ては一日所要量の約半額に過ぎない。これが彼我體格相違の有力な一つの原因として見ると、最も手近にあり且つ鳥獸肉と蛋白質價値に於て相似たる魚肉の攝取量増加によつてこの欠點を補ふことは最も合理的の方法と云へよう。

輸出の増進 水産物によつて輸出を増進すると云ふことは、水産そのものが無盡藏であり原料難に悩む我國としてはこの無償の天恵を利用することが最も賢明な方法であることは議論の餘地がない。従つて今後漁獲の増加と共に冷凍フィッシュ・ファイル、フィッシュ・ミル等の加工を施して外國に販路を求むることとなれば、現在年額八千萬圓の對外輸出高を倍加し、更に三倍化することも易々たるものであり、海運の飛躍と共に、我國

本邦主要海産物輸出高

種別	昭和九年	同十年
蟹(罐詰)	1,500,000	1,900,000
鮭(罐詰)	1,800,000	2,100,000
魚油	3,100,000	6,300,000
魚粉	2,300,000	5,600,000
鰯(罐詰)	3,600,000	5,500,000
鮎(罐詰)	3,800,000	4,900,000
寒天	3,300,000	4,300,000
鰯(乾)	3,700,000	3,500,000
昆布	2,300,000	3,200,000
鮮魚介	2,100,000	3,300,000
貝柱(乾)	1,700,000	2,300,000
鱈(乾)	1,300,000	1,400,000
海鼠	1,000,000	1,300,000

輸入超過の趨勢を喰止めることは必ずしも困難ではない。その他漁撈、加工、販賣、統制等に關し尙記述す可き澤山の事項があるが紙數の都合でこれを割愛し、他日を期することとする。

水産の保護獎勵 水産の行政は常に當面の水産業者の利益を増進せしむる政治を行ふばかりでなく、廣く國家的見地から水産業に對する國家永遠の福利を維持増進する爲の政策を講じなければならぬ。今これ等の内の主なものを擧げると、

- 一、水産增收政策
- 二、漁業管理取締政策
- 三、保護獎勵政策
- 四、輸出獎勵政策

の四項目となる。而して我歴代の政府は何れも我國水産振興の急務を察し種々その保護獎勵に努めて來た譯であるが、その根本政策としては遠洋漁業の獎勵にある。而して現行遠洋漁業獎勵法の趣旨とする所は、遠洋出漁に適する漁船の建造並に漁業に對し獎勵令を下附し、その起業及從業を容易ならしめ斯業の發展を計らんとするもので、これが獎勵金を受くる者は、

冷凍魚の製法

最近我々の食膳に上される季節外れの魚類は勿論、如何にも新鮮な魚に見へるもの、中にも冷凍魚の多いことは人の皆知る所である。この冷凍魚は、小形の魚ならば漁獲したそのまゝ、又大形のものには調理して零度以下二十度乃至二十五度位に冷却した部屋に入れて急激に凍らせ、更にその表面を氷の膜で包む爲めに水中を滑走せしめる。かうして冷蔵庫の中に貯蔵すれば何年でも保存出来る譯である。而して冷凍魚を造るに最も必要な條件は生魚を急激に凍らすと云ふことであるが、これは六十五パーセント乃至八十パーセントの水分を持つ魚類の細胞の破壊乃至蛋白質等の變質を防ぐことゝ、肉が柔くなつたり、又は溶解したり、臭氣を發散する死後

帝國臣民に限られて居る。而して獎勵金は漁業獎勵金と漁船獎勵金の二種に分たれ、この内漁業獎勵金は遠洋漁船検査規定に適合せる船舶を用ひて旋網漁業、流網漁業延繩漁業及一本釣漁業等の遠洋漁業又は漁獲物處理運搬業に従事する者に對し、業務の種類、場所、期間及方法又は漁獲物の處理販路に付き、相當條件を附し下附するものである。

漁船獎勵金は遠洋漁船検査規程に適合する船舶の新造、機關及副漁具の据付け又は保藏設備、無線電信、無線電話装置の施設に對し下附するもので、これに付ては次の區別及率に従ひ、獎勵金を下附せらるゝのである。

- 一、船體總噸數每一噸 鋼製 金六十圓以内
木製 金四十五圓以内
- 二、蒸氣機關實馬力每一馬力 金二十二圓以内
- 三、發動機關純馬力每一馬力 金四十圓以内
- 四、保藏設備無線電信電話 評價額の十分の三以内
- 五、副 漁 具 評價額の十分の三以内

大型漁船即ち六十噸以上の漁船の船體及機關は、特に前記の定率に依らずその評價額の十分の二以内の獎勵金を下附し得る事に規定せらる。又別

の自家消化作用を豫防し、微菌の侵入繁殖を防ぐためであつて急激に冷凍せるものはこれを又冷水の中に徐々と溶けるを待てば風味は少しも損なはれないものである。

に漁船の改良上、適當と認めたる設計により、船舶の新造又は改造を爲すものにはその費用の三分の一以内の獎勵金を下附せらるゝのである。

政府は、更らに遠洋漁業の開發助長の爲直接又は道府縣等を通じ遠洋漁業の指導監督を爲し、又は遠洋漁業練習生の養成を行ふ事を得。又營利を目的とせざる法人即ち大日本水産會、露領水産組合等に遠洋漁船各員の養成、遠洋漁業者又は海外出漁者の利益増進の爲め行ふ業務又はその船舶建造に對し、補助を爲し得ることも本獎勵法により規定せらるゝ所であつて、府縣水産試験場の遠洋漁業業務又はその試験船建造補助もこれに依るものである。

而して漁業獎勵金を受くるものは、業務設備の検査、收支計算書の提出、帳簿の備付、業務休止の認可、命令事項に對する實施、報告その他各種届出等の義務を有し、漁船獎勵金を受けたる者は、獎勵金を受けたる月より五ヶ年間毎年業務期間の四分の三以上、目的の業務に使用するを要し、又機關、副漁具の据換へ、取戻し、船體の模様換へ等に對しては認可を受くるを要することになつて居る。

勅諭

朕祖宗の威靈に頼り萬世一系の
大統を嗣くに臨み朕が股肱たる
陸海軍人に告ぐ
惟ふに皇祖考夙に汝等軍人に聖
訓を降し給ひ皇考亦申ねて聖諭
を垂れ給へり汝等軍人眷々服膺
し克く匪躬の節を効し盡忠報國
の偉績を建てたり
朕は先朝の遺育愛撫し給へる軍
隊を念ひ切に汝等軍人の忠誠勇
武に信倚し列聖の遺業を紹述し
倍々國威を顯揚し億兆の慶福を
増進せむことを冀ふ
汝等軍人其れ克く朕が意を體し
先朝の訓諭に遵由し審に字内の
大勢を察し深く時世の推移に鑒
み切瑛砥礪愈々操守を固くし一
意奉公の至誠を揮て以て宏猷を
扶翼せむことを期せよ
昭和元年十二月二十八日
御名御璽

第四編 皇國海軍

第一章 帝國海軍の威容

第一項 我國の海防線

沈黙の威力 所謂一觸即發の國際政局は、今や世界を擧げて軍備擴張競争の渦中に投じ、殊に世界大戰の經驗が最後の勝利は、完全なる制海權の



掌握にあることを訓へて以來、列國の建艦乃至裝備改善熱は、正に白熱化しつつある。この間我國にあつては、天祖發祥以來の海國として、こゝに天壤無窮の皇基を打建てられ、海に守られ、海に育てられ、向上の



勅諭五ヶ條

- 一、軍人は忠節を盡すを本分とすべし
- 一、軍人は禮儀を正くすべし
- 一、軍人は武勇を尙ふべし
- 一、軍人は信義を重んずべし
- 一、軍人は質素を旨とすべし

一途を辿つて今日あるに至つたのであるが輓近科學の進歩は遂に渺茫たる太平洋を以つてしても尙且つ一葦帶水の感あるに至らしめ、而かも國際聯盟脱退、軍備無條約の第一年並に日支事變を迎へて、國防の第一線守護の重責に任ずる皇國海軍の使命は愈々重大を加ふるに至つた。而して我等の皇國海軍は今や極東海上に絶對的威力を保持し、而かも戦技の訓練に、裝備の充實に孜々として努力して居る。我等はその沈黙の威力に絶大の優越感と、心強さを感ずるものである。

我國の海防線 我國の國防線は蘇滿國境の大陸國防線は別として、渺くとも海洋に關する限り、東西一萬哩、南北九千三百哩の太平洋がその生命線の總てである。而かも發見者マゼランによつて命名された「太平洋」の名は、今や世界海軍力の集結によつて、正に異常の緊張を呈し、怪雲空にはびこつて、徒らにその平和の名に反かむとして居る。英國海軍研究の權威として世界的に有名なバイウオーターはその名著「太平洋海權論」の冒頭に叙して曰く、

「獨逸の大海艦隊が降伏した千九百十八年を以て海上權力史の第一頁は閉され、次の一章は千九百十九年、新編成の亞米利加太平洋艦隊が巴奈馬

帝國海軍の沿革

我帝國海軍最初の外戦は神功皇后の朝鮮御親征であつて、爾後數百年間は西海の海上權を確保して、西は三韓を従へ、北は肅慎を征し、堂々海若を壓するものがあつた。然るに天智天皇三年、白村江口に於ける新羅唐の聯合艦隊に不幸敗戦の憂目を見て以來約一千年の間は遂に中世の所謂暗國時代を現出し、徒らに骨肉相争ふて又海洋に進出するの餘裕すら見出し得なかつた。この海上權の喪失は文永、弘安兩度の元寇となり、幸ひにして神風吹き來つてこれを擊破し得たが我皇土の一部を一時彼等の蹂躪に委ぬるの恨事を殘した。

豊臣時代に入つて文祿慶長兩征韓戦役起り、陸軍は將に無人

の野を往く進軍振りを示したが、生命線を繋ぐ海軍の武威振はず遂にこの偉業も龍頭蛇尾に了つた。

次で徳川三百年の鎖國政策は國民をして海を恐れ、海を忘れしめ我海軍の歴史を中断した。然るに幕末東京灣頭に星條旗を翻し來つた米國巡洋艦隊は我海國民の血管を流れる鬱勃たる海國魂に點火し、幕府の倒壊と共に茲に輝かしき 天皇の海軍は新生した。

明治廿七、八年戦役に於ける黄海の大海戦は實に我新生海軍最初の對外戦であり、白村江口に於ける敗戦の復讐戦でもあつた。その後十年強敵露西亞の誇る太平洋艦隊を先づ擊破し、續て遠く歐洲から遠征して來たバルチック艦隊を日本海の藻屑と消えしめた我海軍の偉勳は未だ

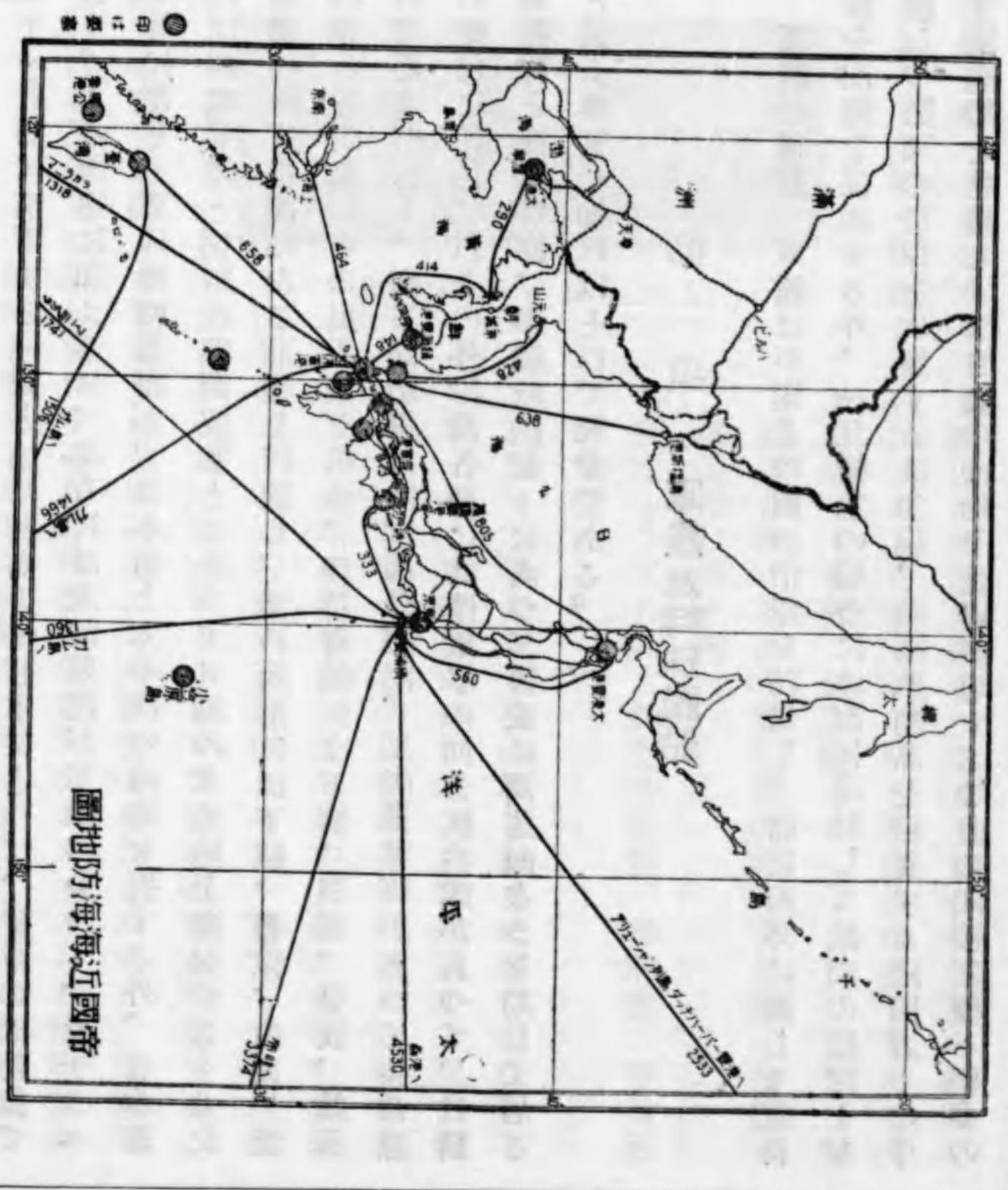
世界主要國海軍現有勢力

(昭和十一年九月卅日現在)

國別	主戰艦	巡洋艦		驅逐艦	潜水艦	航空母艦
		A 級	B 級			
日本	9 272,070	12 107,800	21 107,255	97 118,863	55 70,084	4 68,370
米國	15 464,300	16 151,800	10 70,500	198 230,515	87 74,480	4 92,000
英國	15 474,750	15 143,970	39 225,066	178 210,069	53 55,474	6 115,350
佛國	9 185,925	10 105,923	9 58,825	75 121,240	83 78,063	1 22,146
伊太利	4 86,532	10 97,342	17 7,974	91 93,333	64 48,987	—

運河を通航して、桑港灣頭にその雄姿を現はした時に始る」と喝破して居る。斯くして東太平洋上に虎視眈々として機を狙ふ亞米利加海軍、新嘉坡を根據地に海上王國の面目にかけて、太平洋の覇權を目指す英國、而して更にこの兩雄を向ふに廻して、西太平洋を守らむとする日本海軍等が今や五千裡の怒濤を隔て、相對峙する形勢は正に凄絶そのものゝ姿であつて、山雨正に臻らんとして風樓に滿つるの概がある。

海の守りは固し この重大形勢に直面して、我海防線の情勢如何、太平洋策戰の機微はどうかと云ふことは夫々専門家の研究に委ねるとして、我等海國民の常識としては、天惠的に千島列島からマ



世人の記憶に新たなる事實であり世界海戦史上に燦として輝く最大の記録である。

シャル群島に南下する一線と南洋群島とは日本にとつて、絶好の國防線であり、この天恵に加ふるに、北方には大湊要港が米國のシカト、ウナラスカ等に對し、更に津輕要塞が、日本海と太平洋の通路を扼する外、日本海には舞鶴要港と朝鮮永興灣要塞とがあつて日滿の交通線を確保すると共に蘇聯の極東根據地たる浦鹽を睥睨し、瀬戸内海には下關、豐豫、由良、深山等の各要塞がその出入口を抑へ、朝鮮海峽には下關、對馬、壹岐、鎮海の四要塞があり、南方國防線には、馬公要港、基隆要塞等があつて生命線の確保に任じ、以上の外沿海各地には俊敏隼の如き航空隊があつて、我精銳艦隊と海陸呼應、準戰時體制下にあつて警戒に萬遺漏なきを期して居ると云ふ事實を知らばそれで充分である。

第二項 軍艦及特殊艦船

軍艦の種類 軍艦は平素その國の沿岸を防備し、時に海外に航して既得權や商權を保護する外、一旦緩急の場合には直に出動して敵國の艦隊を撃破し、敵國の沿岸を攻撃するは勿論、戰時禁制品を積載する敵國若くは中立國商船を捕獲し、又自國の商船を保護誘導する等直接間接に種々雑多の

戦艦の防禦力

航空機の發達に伴ひ戦艦の防禦力に一時多大の懸念を抱かれたが、嘗つて米國海軍が戦艦ワシントン號(三二、五〇〇噸)を標的艦として撃沈試験を試みた結果、二千封度爆彈三個千五百封度爆彈一個、魚雷二個、三十六顆砲彈十四個を要したので今ではこれ等の杞憂を一掃した。由來戦艦の防禦力は、敵を撃沈する迄敵の攻撃に耐え得ることを條件とし、餘りに防禦力が薄弱であると充分攻撃力を發揮することが出来ない。



門長艦戰護艦の海

任務を持つて居るから、軍艦には多數の艦種がある。これ等各種の艦船を我海軍では艦、船、艇の三種に大別して居る。その分類は次の如くである。

軍艦——戦艦、巡洋艦

航空母艦、潜水母艦、敷設艦、海防艦、砲艦、

驅逐艦、潜水艦

特務艦——工作艦、練習特務艦、標的艦、運送船

碎水艦

特務艇——敷設艇、掃海艇、潜水母艇、雜役船

戦艦 戦艦は巡洋戦艦と共に所謂主力艦と云

はる、もので、攻撃力、防禦力共に絶大の威力を

持ち、海戦の場合には最も有力な艦隊編成の主要

艦である。近代の海戦は日本海々戦でも、歐洲大

戦に於けるデエットランド沖の英獨大海戦でも、

總て戦艦と戦艦との戦闘で遺憾なき迄にその威力を發揮したので、日露戦後には我旗艦三笠級に數倍する弩級戦艦が生れ、デエットランド海戦後にはデエットランド後型と稱する超々弩級艦が出現し、我戦艦陸奥、長門の如

海軍砲の偉力

英國戰艦ネルソンの四十種主砲は三萬米の遠距離にある、厚さ約十吋の鋼鐵板を貫く偉力を持ち、その最大射程は實に三



我海軍の四十種砲

萬四千米に達すると云はれて居る。この四十種砲の重量は約二千四百斤で穿徹力の強い徹甲弾である。

きは正にこの超々弩級艦の代表的ものである。即ちこれを裝備から見ると、艦の大きさは三笠級の一萬五千噸から、攝津級の二萬噸になり、扶桑級の三萬噸時代を経て、遂に陸奥長門の三萬三千噸となつた。これにつれて主砲も三十種から三十六種、四十種と歐洲大戰後は大艦巨砲時代を現出した。然るに華盛頓會議の結果排水量を三萬五千噸、主砲口径四十種と云ふことに制限されたので、さしものこの驚異的時代も一時終りを告げたかに見へたが、既に無條約時代を迎へた今日如何なる怪物戰艦が生れるかは頗る興味ある事實なる



近代科學の粹を集めた司令塔附近の傳觀

と共に我國としても深甚の計畫と警戒とを以つてこれに對抗しなければならぬ。

一方戰艦の防禦力も強大であつて水準線附近は、厚さ十二吋乃至十四吋の裝甲板が張られ、甲板防禦板にも三吋から七吋半の厚鋼板が使用される

貿易破壊戰

戰時敵國の死命を制し、戰局を有利に導くにはその生命線たる貿易を破壊し經濟的孤立状態に陥らしむることが最適の戦略である。世界大戰當時獨逸の滲たる一小巡洋艦エムデンが跳梁を逞ふした爲めに、南太平洋の海上交通を忽ちにして絶大の不安に陥らしめた餘りにも有名な事實がある。嘗つて英國海相チャーチルは米佛等の大巡洋艦を指して「英國を呪ふ貿易破壊艦」と命名した。海上貿易を生命とする英國民にとつては寔に無理からぬことであるが、國情の相似た我國としては將に他山の石として深く考へる必要がある。

に至つた。

巡洋艦 巡洋艦には重巡洋艦と輕巡洋艦とがある。前者は戰艦々隊と共に主力をなしその高速度を利用して威力ある敵偵察を爲す等、戰艦々隊と双翼の關係にある。従つてこの艦型では第一に速度に重點を置き、航續力も大であつて、我那智級の如きは最高速度三十二浬を出す事が出来る。而して一方攻撃力に於てはこの高速に加ふるに、二十種砲十門、三珊高角砲六門を裝備し、敵國貿易線の破壊、航空母艦、驅逐艦等を掃蕩する堂々の實力を備へて居る。

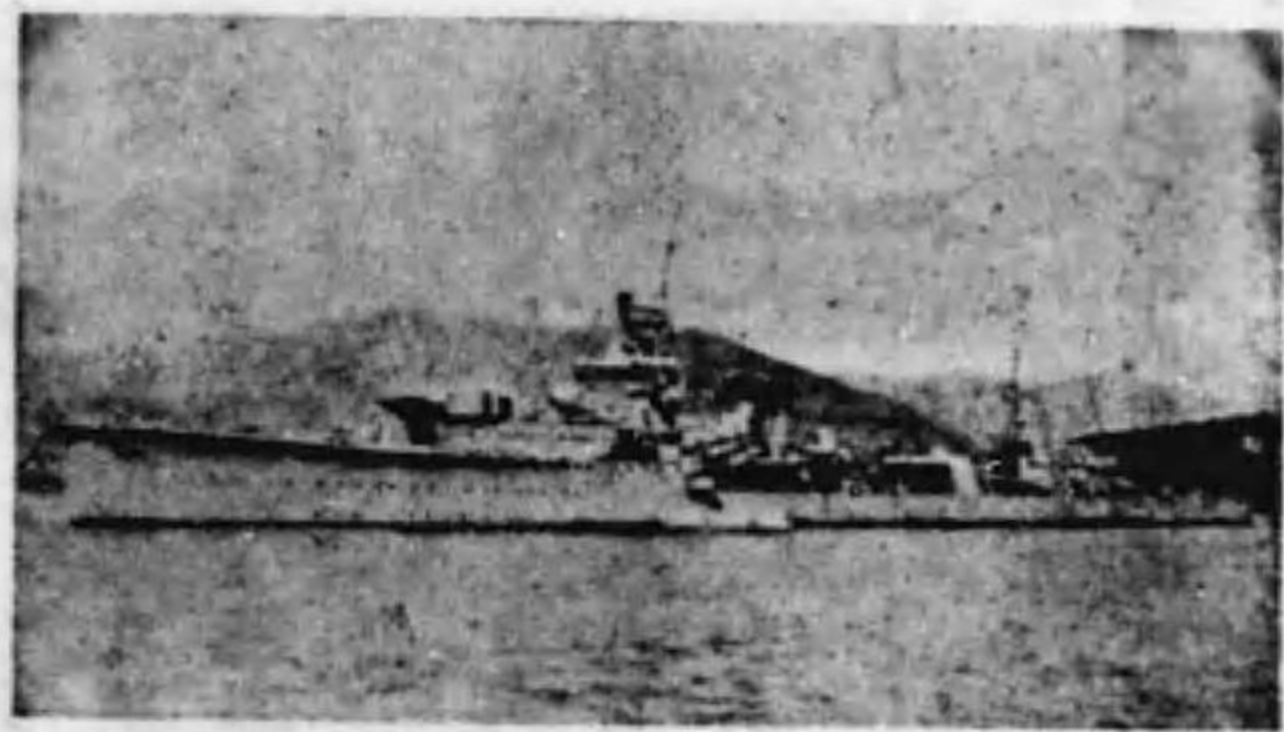
現在我國の重巡洋艦は一萬噸級的那智型四隻、九千八百五十噸級の愛宕型四隻、七千百噸級の加古級四隻があつて、今後尠くとも、十ヶ年間は太平洋の守り神として、その雄姿を國防の第一線に泛べるものである。尙この外に敵の驅逐艦から成る水雷戰隊、潜水艦を以つて編成する潜水戰隊等の來襲に備へ、且つ味方戰隊の掩護を爲す一方、運送船の護衛に當る等その利用範圍は頗る廣汎なものである。従つて



一萬噸巡洋艦那智

新兵器カタバルト

艦上航空機が發艦する時は航空母艦が艦首を風の方向に向けて、高速で馳ると風速と艦の速力とで、短距離を滑走する丈いで、艦首を掠めて軽く空中に飛び揚ることが出来るが、水上機となると一々水面に一度引卸す面倒がある。其處で考案されたのはカタバルトと云つて何のことはない水上機を打出す大砲である。このカタバルトは長い圓筒と航空機を乗せる棧車とで出来て居て圓筒の前後部には鋼索を捲いた滑車がありその鋼索の端は棧車につながつて居る。そこで發艦となると航空機を先づ棧車に乗せて、圓筒内で火薬を爆發させると、圓筒は火薬の壓力で伸長し、鋼索が伸びて棧車はカタバルトの最前部迄引出さ



張 夕 洋 巡 艦

上記の如く超高速であることがこの種軍艦の必須條件であつて、伊太利海軍の精銳ギツサノ號(四、八九六噸)の如きは實に四十一哩以上の快速力を出し、我輕巡洋艦としては、最上級以下の二十一隻が何れも三十三哩の快速を有し、天龍龍田の二隻が三十一哩、平戸、矢矧がそれ、二十六哩と云ふことになつて居る。

航空母艦 平面から立體に伸びた現代の戰爭は、海戰に於ても將來空中戰によつて雌雄を決することは疑ふ餘地がない。然しながら煙波渺茫たる大海洋に於ては近き將來に於て、未だ空軍の自由たる作戦を許さず、航空機が戰闘に参加するには勢ひ海上を移動する根據地即ち航空母艦がなければならぬ。この航空母艦は周知の如き不格好な艦腹に普通二十機乃至百機の飛行機を搭載し、大速力を以つて燃料の補給を要せず、長期間に亘つて行動する仕組になつて居るから、大洋作戦にはな

れ艦上の航空機はその時空中に射出される仕組になつて居る。今やこのカタバルトは水上機母艦は勿論のこと、戰艦巡洋艦にとつても大砲や水雷發射管と共に欠くことの出来ぬ重要兵器となつた。



加 賀 母 艦 航 空

くはならぬもの、一つである。我國の航空母艦は現在のところ、鳳翔、赤城、加賀、龍驤、蒼龍、飛龍の六隻であるが、何れも最良の設計によつて建造された優秀艦である。この内鳳翔は七千四百七十噸の小艦ではあるが、特に荒天時の大洋活動に耐へ得る爲めに、約百九十噸のスタビライザーを裝備し、艦體の動搖を防止して居る。赤城は二萬六千九百噸の巨體で而かも二つの飛行甲板を有し砲塔、煙筒等一切の障礙物を甲板下に隱蔽して居るので、一見正に海の怪物の威がある。加賀は二萬六千九百噸で建造中の戰艦を軍縮條約の結果、我國の保有量を超過すると云ふので、航空母艦に設備を變更したものであるが略赤城と同様の力を備へて居る。一方龍驤は七千六百噸で鳳翔を更に精銳化し、小母艦としては正に理想的の裝備を持つて居る。更に蒼龍及飛龍は姉妹艦で何れも一萬五千噸、三十哩の快速力を有する我最新鋭代表母艦である。この外水上機母艦としては能登呂

海軍の眼

光學兵器の進歩

光學兵器とは望遠鏡、測距儀、潜望鏡、彈着観測鏡等の精密機械等で海軍の眼とも稱す可きものである。獨逸海軍は世界大戦當時これ等の光學兵器工業に於て聯合國側に一日の長があつたが爲めに、兵力十六割以上の大英國海軍に對抗することを得たものであると軍事専門家は見て居る。我國の光學工業も久しく外國倚存の状態にあつたが今では堂々獨立して先進國を凌駕するに至つた。



浪越級驅逐艦大型

(一四、〇五〇噸)、神威(一七、〇〇〇噸)、千歳(一〇、〇〇〇噸)の三艦がある。この水上機母艦は航空母艦の前身ではあるが、今尙特殊の任務を有し依然重視されて居る。尙この種の母艦はフロートを持つた水上機を積むので飛行甲板は持つて居ない。

來の任務である。

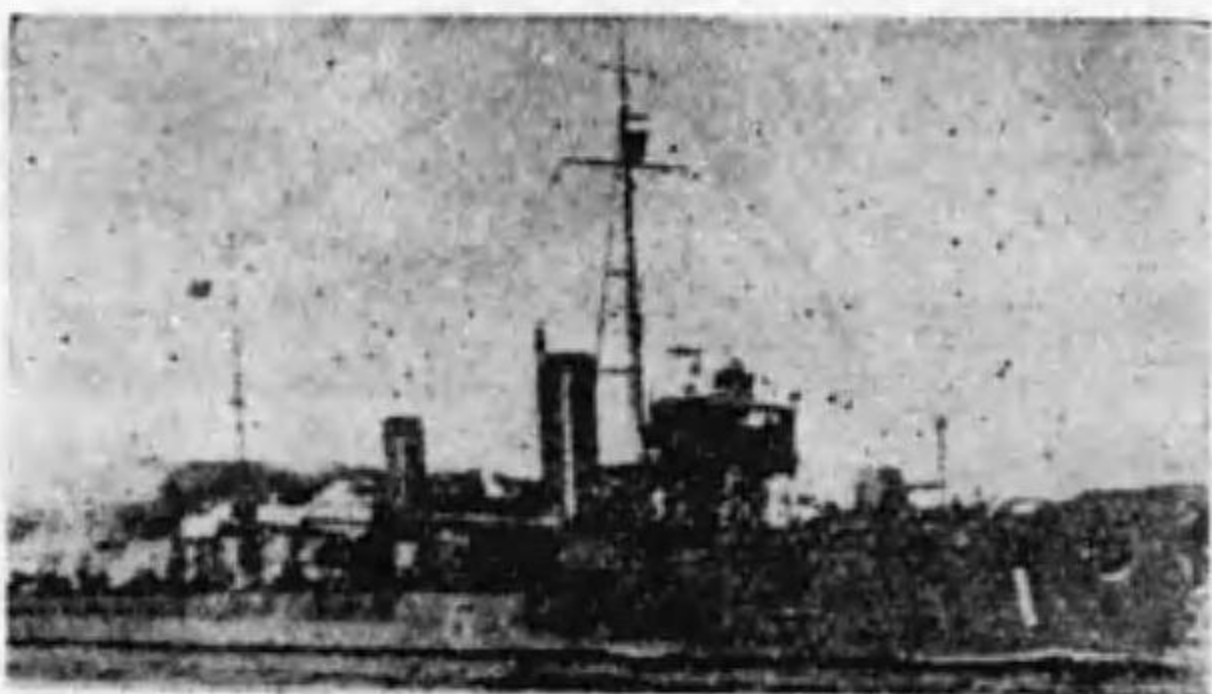
我海軍の驅逐艦は一等驅逐艦(二千噸以上)八十一隻、二等驅逐艦(一千噸以下)三十隻の堂々たる陣容で、この内前者は吹雪型千七百噸、速力三

傳統を誇る

皇國水雷部隊

我帝國の運命を賭した日清海戦は勇猛果敢極る水雷艇隊の威海衛攻撃をもつて終末を告げ、日露戦役に於ても、明治三十七年二月の旅順港外に於ける壯烈なる水雷攻撃をもつて始まり、同三十八年五月二十七日夜半日本海上、バルチック艦隊に對する鬼神を泣かしむる雷撃戦をもつて海上戦國の幕を閉じて居る。如何に數萬噸の巨艦が出現し、大洋を自由に駆け廻る優秀な飛行機が現はれても我水雷部隊こそは敵の最後の止めを刺す七官の役目を務めるものとして重視す可きであらう。

十四哩、後者は莖型七百七十噸、速力三十哩半が中心を爲し就中莖型及八百廿噸級若竹以下七隻は、中型驅逐艦としては理想的性能を具備して居る。



第六號掃海艇

水雷艇は近代海軍が外洋戦に重點を置くことになつて、その凌波性の關係から一時これ等小艦の必要を否定され、我海軍に於てもこれが建造を一時中止したが、倫敦軍縮會議の結果更にこの方面に一新生面を見出す可く小型驅逐艦に比敵する五百二十七噸の千鳥型四隻及五百九十五噸の鴻型八隻を新造した。

機雷戦部隊 機雷戦部隊は機雷敷設艦と掃海艇とから成る。敷設艦は遠く敵地に侵入してひそかに機雷を敷設し、又我港灣、海峡等の要地に機雷の堰を作る役目を擔當するもので、この艦の大部分は舊式軍艦若くは特務艦等を改装したものである。我敷設艦としては常盤(九、二四〇噸)、勝力(一、五四〇噸)、

潜水艦の歴史

潜水艦の歴史はかなり古い。即ち十七世紀には既に木造潜水艦が十五呎の水深中に数時間潜航して居た記録があり。我國に於ても中世に木造潜水艦を作つたことが傳つて居る。續て米國の獨立戦争には小潜水艦が現はれ、十九世紀中頃の南北戦争には南軍の長さ五十五呎に足らぬ小艦が僅か八名の乗組員で北軍の精銳艦ハウースアトニツク號を襲撃し、自らもその獲物と共に海中に消えた。その後二次電池の發明があつて劃期的發達を遂げて今日に至つた。



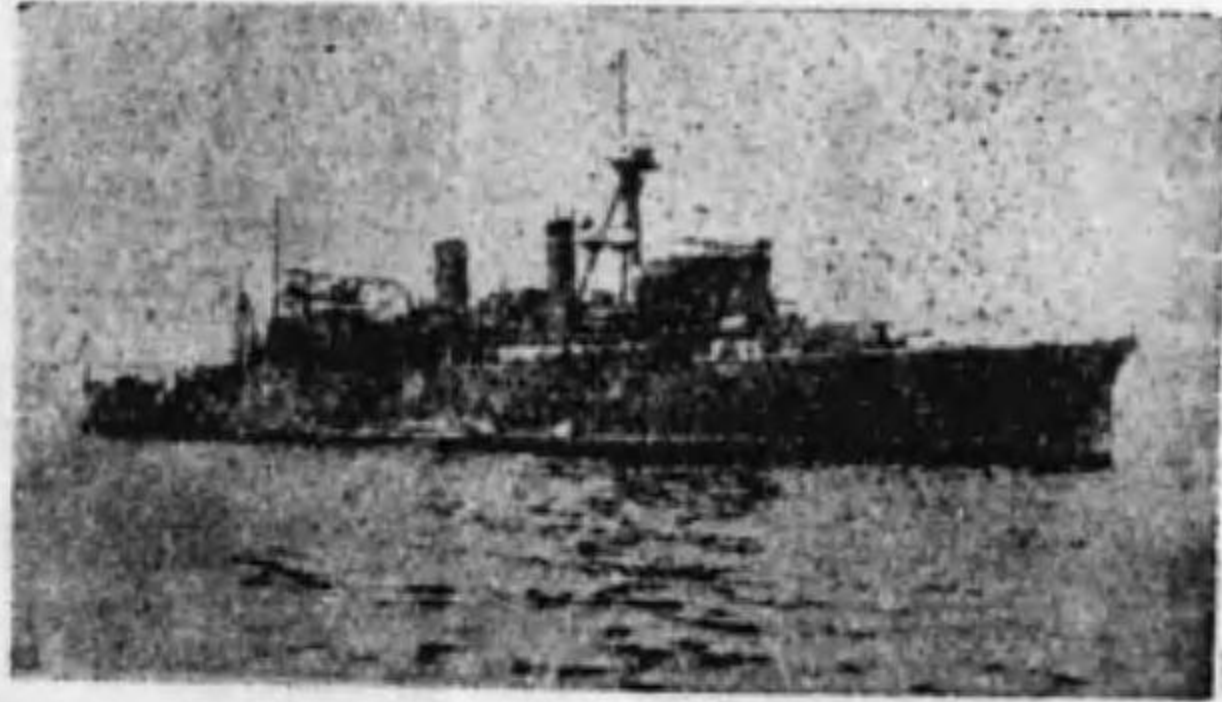
潜水艦伊第三號

白鷹(一、三四五噸)、嚴島(一、九七〇噸)、八重山(一、一三五噸)、沖島(四、四〇〇噸)、の六隻がある。掃海艇は機雷戦の防禦方面を擔當するもので、我掃海艇には六百十五噸級の第一號以下の六隻、七百七十噸級の第九號、四百九十二噸級の第十三號以下の六隻計十三隻がある。

潜水艦隊 日本の潜水艦隊は今や世界列國海軍の大脅威となつて居る。潜水艦が沿岸の奇襲艦として我國に生れたのは、明治三十八年米國製ボートランド型がその最初であるが、爾來僅かに三十有餘年にして、早くもこの榮位を確保し得たことは正に驚嘆に價する事實である。殊に我國の誇りとする伊號潜水艦の如きは、何れも一千百四十二噸乃至一千九百五十五噸の大艦であつて、水上速力十四哩乃至二十哩の快速を有し、斯くして我潜水艦隊は今や以上の伊號を一等潜水艦として計二十七隻、一千噸以下の呂號艦を二等潜水艦として計二十五隻を有し、太平洋の守りにはこと欠かぬ確信を持つて居る。

空軍と海洋戰

昭和六年一月伊太利の海軍航空隊がマグレナ大佐を編隊長としてサヴォイア水上爆撃隊十二機をひきいて南大西洋を物の美事に横斷し、南米の美都リオ市の上空に黒、白、綠、赤の機翼を現した時、世界の海軍は完全に將來の海洋戰が水平から立體に伸びたことを確認せざるを得なかつた。而して昭和十二年の現在に於てはそれが更に陸上に及び遺憾なくその偉力を發揮するに至つたことは今回の日支事變に於ける皇國海軍航空隊の偉大なる功績がこれを證明して居る。これ等の實績に徴する時將來の海洋戰は海戰の序幕から最後の追撃に至るまで恐らく海空軍の凄愴なる空中戰に終始するであらう。



潜水母艦長鯨

尙潜水艦隊の行動になくはならぬものは戦隊の旗艦となり、休養所となり、倉庫ともなる潜水母艦であるが、我海軍は現在五隻三萬一千餘噸の母艦を有し、この内長鯨、迅鯨の各五千六百噸はその代表的のものである。

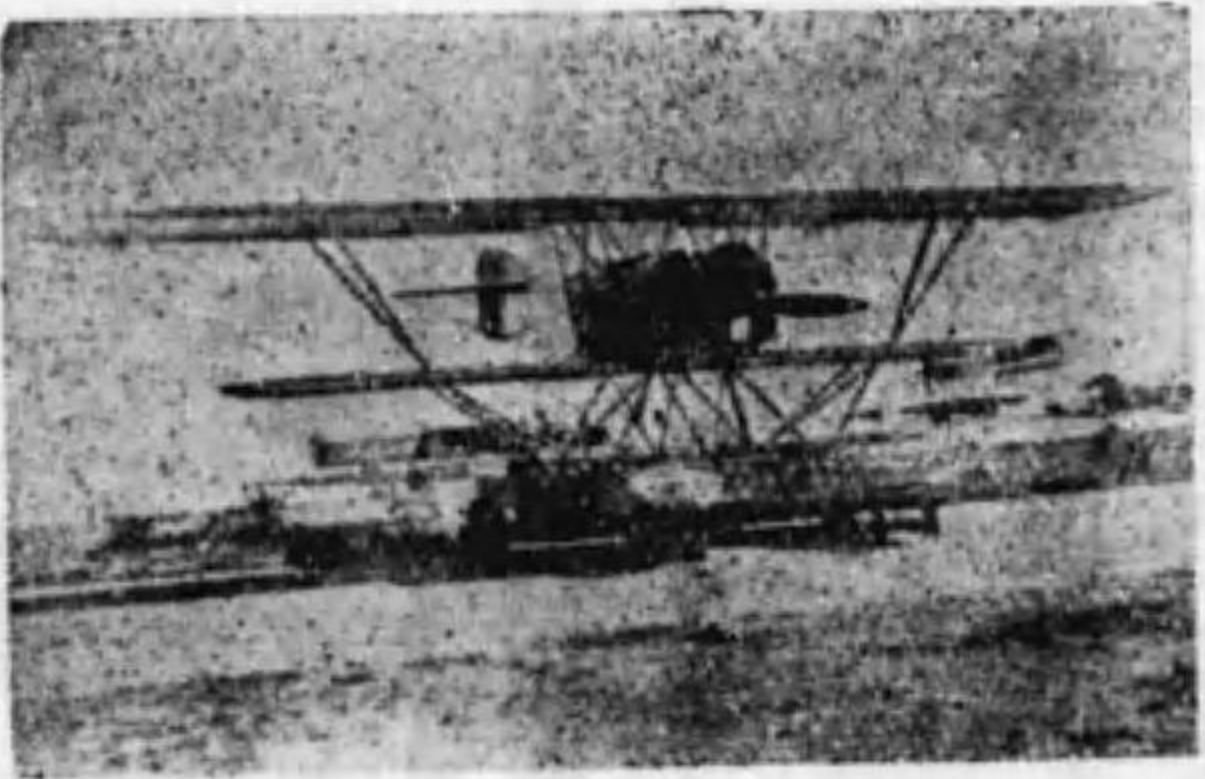
特務艦其他 尙以上の諸艦以外に、一種の海岸移動要塞とも見る可き海防艦七隻、砲艦十隻等があり、運送艦としては間宮(一五、八二〇噸)以下十五隻があり、その他練習特務艦朝日以下三隻、標的艦攝津、測量艦膠洲、碎氷艦大泊その他があるがこれ等の説明は紙面の都合で割愛する。

第三項 海の荒鷲—航空隊

飛行機の種類 現代の海軍は最早嚴格な意味に於ては既に水上部隊ではない。彼等の戰場は海洋から空中に伸び、更にそれが這次の日支事變に際

偵察機の任務

海軍航空隊の偵察機は航空母艦を根據地とする艦上機部隊と、カタバルトから發射され又は水上滑走によつて飛翔する水上機及飛行艇部隊に分れて居る。而してその任務とする所は主として海上偵察にあるが、今回の日支事變に於ては戦闘機の任務から小爆彈を搭載して敵陣を爆撃する等縦横無盡の活動をする等その戦功著しいものがある。



一四式水上偵察機

しては遠く數百哩の敵地上空に進出して彼れの心臟部たる首都南京を始め、遠く漢口、廣東に至るまで完膚なき程度に猛威を逞ふし海の荒鷲として敵の心膽を寒からしめて居る。我海軍省の公表する所に依ると皇國海軍飛行機の種類及性能は次の如きものである。

偵察機	九〇式偵察機	四六馬力	一四五最高速度
	一四式偵察機	四五馬力	九四最高速度
爆撃機	九〇式水上偵察機	四五馬力	九四最高速度
	一三式水上偵察機	三五馬力	九九最高速度
爆撃機	九四式艦上爆撃機	四六馬力	一四〇最高速度
	九四式艦上爆撃機	四六馬力	一四〇最高速度

戰闘機	三式艦上戰闘機	四二〇馬力	一三〇最高速度
戰闘機	九〇式艦上戰闘機	四六〇馬力	一四五最高速度
戰闘機	九五式艦上戰闘機	四六〇馬力	一四五最高速度

支那事變に於ける我海空軍の戦績

米内海軍大臣が貴衆兩院に於て發表せる今回の支那事變中昭和十三年一月二十二日迄の我海軍航空隊の戦果中敵航空機關係のものもを擧げて次の如きものである。

撃墜	三五	三	二八
地上爆破	四〇	八	三六
計	五九	六〇	六九

攻撃機	一三式攻撃機	四四馬力	一〇〇最高速度
攻撃機	三式攻撃機	四五馬力	九四最高速度
攻撃機	二式攻撃機	四五馬力	九四最高速度
攻撃機	九二式艦上攻撃機	六六馬力	一〇〇最高速度
攻撃機	九二式艦上攻撃機	六六馬力	一〇〇最高速度

飛行艇	一五式飛行艇	四五馬力	九三最高速度
飛行艇	八式飛行艇	六〇馬力	一〇〇最高速度
飛行艇	九〇式飛行艇	八二馬力	一〇六最高速度
飛行艇	九二式飛行艇	八二馬力	一〇六最高速度

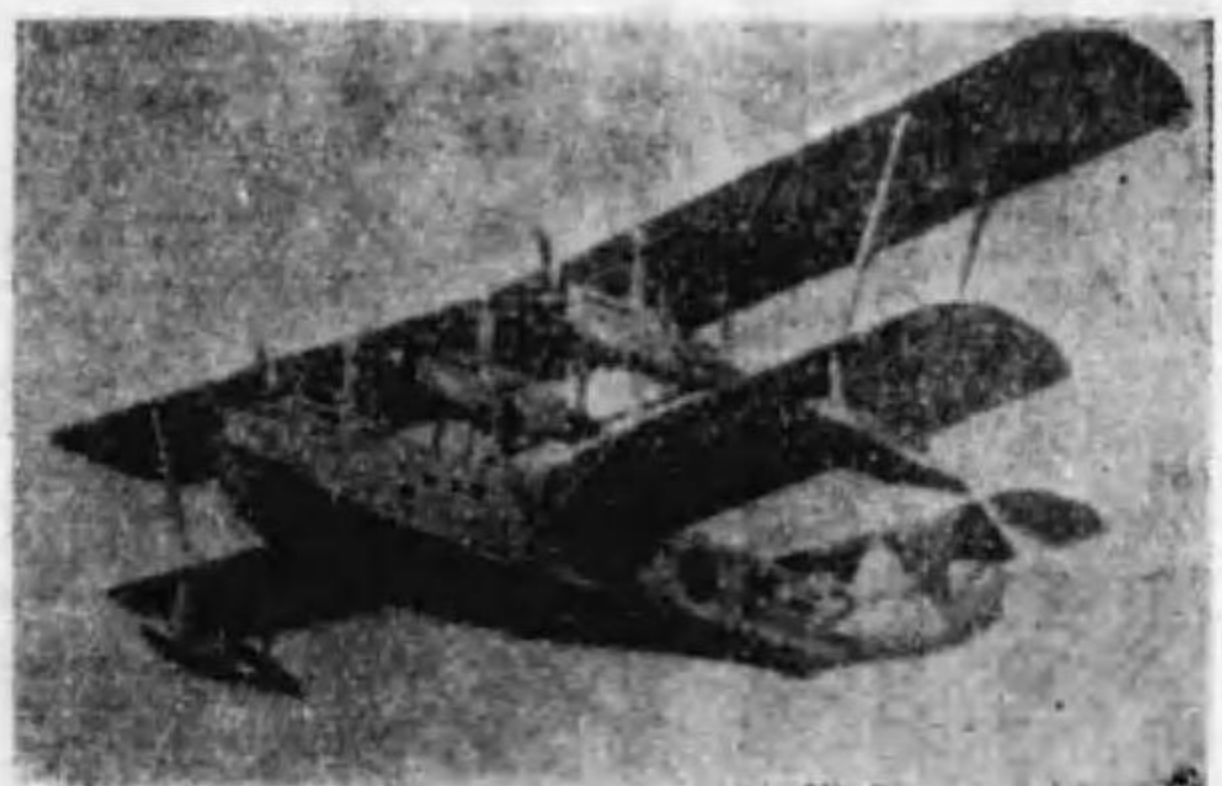
航空隊の現状 我海軍航空隊が現在幾何の飛行機及飛行艇を有し、且つどれ丈けの沿岸航空部隊なり飛行基地を有するかと云ふことは刻下の非常時局に際し發表の限りではないが、既に昭和六年六月十日國際聯盟に提出された軍備現狀報告書に於て、沿岸航空隊四百七十二機、航空母艦及軍艦搭載機三百廿九機合計八百一機と云ふことになつて居るから、その後充實された分を合算すると現在のところ量的には決して少い數字ではないであらう。一方沿岸航空隊に就ても一般に知られて居る霞ヶ浦、横須賀、館山、

空軍整備隊

航空隊の戦闘振りの華々しき裏面にはその戦闘効果を著大ならしめる爲めに黙々として晝夜を分たず働く整備隊の存在することを忘れてはならぬ。これ等は航空機工、發動機工等から編成され空軍の生命とも云ふ可き航空機の整備に當るものである。



一式攻撃機



九〇式二號飛行艇

佐世保、大村、吳等を始め昭和十二年四月現在に於て廿五隊を算すると云ふことを記すに止めて置かう。

第二章 日本海軍の組織

第一項 統帥と軍政機關

天皇の海軍 帝國憲法第十一條に「天皇は陸海軍を統帥す」と規定さ

海軍々令部の任務

海軍々令部は帝國海軍の中央軍令機關であつて、海軍々令部條例第二條には「海軍軍令部長は 天皇に直隷し帷幄の機務に参し又海軍軍令部の部務を統理す」あり同第三條には「海軍軍令部長は國防用兵に關することに参畫し親裁の後これを海軍大臣に移す」とある。

れ、我國の海軍は 大元帥陛下の海軍であり、海軍々制の生命は統帥大權の獨立にある。

従つて海軍を指揮命令するものは、戦時平時を通じて、只 大元帥陛下のみであつて、事統帥の大權に關する限り、政府並に帝國議會もこれが干渉を許されない。この統帥權の確立こそ我海軍の用兵策戦が一糸紊れぬ統制を保たれつゝある所以である。而して更にこの統帥權をして眞に力あるものとする爲めに、憲法第十二條に「天皇は陸海軍の編制及常備兵額を定む」と規定され、陸海軍の編制及常備兵額も至尊の大權に屬することを瞭にし、國務大臣たる陸海軍大臣がその輔弼の責に任ずることに定められて居る。尙國務大臣以外の軍事最高諮詢機關としては元帥府と軍事參議院があり、帝國海軍の中央軍令機關としては海軍々令部があつて、作戦、軍備、演習計畫、出帥準備、防備、運輸、補給、通信計畫、外國軍事調査、戦史研究等の爲めに日夜研鑽考究に努めて居る。

海軍省の組織 海軍省は中央軍政機關として、海軍大臣これを統轄し、海軍々政の管理、軍人軍屬の統轄、所轄部隊の監督に任じ、大臣官房の外に軍務、人事、教育、軍需、醫務、經理、建築、法務の八局があつて、それ

戦時大本營條例

帝國海軍の中央軍令機關は平時は海軍軍令部であるが、一旦緩急の場合には天皇の大勅下に最高統帥部たる大本營が設けられ、軍令部長はその幕僚長となる、即ち戦時大本營條例には「參謀總長及海軍軍令部長は各其幕僚に長とし帷幄の權に奉仕し作戰を參畫し終局の目的に稽へ陸海兩軍の策應協同を圖るを任とす」と明らかにされて居る。

帝國海軍經費の趨勢 (單位千円)

年次	經常費	臨時費	計	總歲出 千分比
日清 直前	5,141	2,960	8,101	95.8
明治 廿六年	7,351	12,655	20,006	107.3
同 廿九年	21,530	14,588	36,118	144.7
日露 直前	27,991	33,888	61,876	133.6
同 廿六年	41,534	53,952	95,486	106.8
同 廿九年	48,528	113,906	162,434	221.0
大正 元年	122,242	106,761	229,003	150.2
同 六年	127,428	109,879	237,307	150.3
昭和 元年	136,545	136,992	273,537	154.9
同 二年	143,026	125,106	268,132	147.7
同 四年	147,649	120,017	267,665	154.1
同 五年	146,888	95,147	242,035	155.4
同 六年	138,914	777,215	227,120	153.8
同 七年	140,750	172,068	312,800	160.4
同 八年	178,822	224,948	403,771	174.8
同 九年	199,337	289,172	488,509	231.1
同 十年	215,917	313,768	529,683	241.4
同 十一年	236,886	314,970	551,856	242.2

所管事務を掌つて居る。而して海軍省に屬する機關としては、海軍長官會議、海軍艦政本部、海軍技術會議、海軍技術研究所、海軍火藥廠、海軍航空本部、水路部、高等軍法會議、東京軍法會議等がある。

第二項 軍港と鎮守府

海軍區 我海軍では防備區域たる南樺太沿岸から南洋統治領に至る廣大

鎮守府の組織

- 海軍人事部 人事、召集、徵募、簡點呼等を司る
- 海軍港務部 軍港水域の警備、防禦、その他港務を司る
- 海軍工廠 艦船、兵器、航空機の製造、修理、艦裝及兵器の實驗、購買を行ふ
- 海軍經理部 會計、計理並にその監督
- 海軍各部 軍需品の準備、保管、供給を司る
- 海軍艦船部 鎮守府所屬艦船の保存整理を管掌す
- 海軍病院 醫療、衛生
- 海軍建築部 建築、修繕
- 海軍刑務所
- 鎮守府軍法會議 海軍の裁判所
- 海軍無線電信所
- 海軍燃料所 煤炭部、製油部、探炭部、研究部、鑛業部等がある

な海面及海岸を次の五區に分ち、第一、二、三の各海軍區にはそれ／＼軍港があつて、南洋海軍區は第一海軍區橫須賀鎮守府、關東州海軍區は第三海軍區佐世保鎮守府が管轄して居る。

第一海軍區(軍港横須賀) 三重縣より青森縣に至る東日本の海面及海岸と、北海道及樺太の海面及海岸

第二海軍區(軍港吳) 和歌山以西瀬戸内海、四國方面及東九州の大部分、北九州福岡縣の一部、秋田縣から山口縣に及ぶ日本海一帯海岸及海面

第三海軍區(軍港佐世保) 北九州福岡縣の一部と西九州の全部、鹿兒島縣より沖繩列島を経て、臺灣全島に及ぶ海面及海岸、全朝鮮半島一帯海面及海岸

關東州海軍區 滿洲國關東州海面及海岸

南洋海軍區 南洋委任統治領一帯海面及海岸

鎮守府 鎮守府は横須賀、吳、佐世保にあつてその海軍區の警備、所管の出帥準備、所屬各部の監督に任じて居る。而して以上各鎮守府には、海軍人事部、海軍港務部、海軍工廠、海軍經理部、海軍各部、海軍艦船部、海軍病院、海軍建築部、海軍刑務所、鎮守府軍法會議、海軍無線電信所、

海軍燃料廠等の各機關がある。

要港 要港は軍港を作戰根據地とすれば、正に前進根據地に該當する

もので、舞鶴、大湊、

鎮海、馬公、旅順の五

港が要港として海防用

兵上の重點に置かれて

居る。而して各要港に

は要港部があつて所管

警備區の防禦及警備を

擔當する外、軍需品の

配給を行ふ。尙以上の

鎮守府及要港部司令官

は何れも 天皇に直隸

し、急迫した事變に際

昭和十二年度艦隊新編成

(昭和十一年十二月三日公表)

- ◇聯合艦隊第一艦隊【第一戰隊】長門、陸奥、日向【第三戰隊】榛名、霧島【第八戰隊】鬼怒、名取、由良【第一水雷戰隊】川内、第九驅逐隊、第二十一驅逐隊【第一潜水隊】五十鈴、第七潜水隊、第八潜水隊【第一航空戰隊】鳳翔、龍驤、第三十驅逐隊
- ◇第二艦隊【第四戰隊】高雄、摩耶【第五戰隊】那智、羽黑、足柄【第二水雷戰隊】神通、第七驅逐隊、第八驅逐隊、第十九驅逐隊【第二潜水戰隊】迅鯨、第十二潜水隊、第二十九潜水隊、第三十潜水隊【第二航空戰隊】加賀、第二十二驅逐隊【第十二戰隊】沖島、神威
- ◇第二十八驅逐隊【聯合艦隊附屬】間宮、鳴戸
- ◇第三艦隊【第十戰隊】出雲、天龍、龍田【第十一戰隊】安宅、島羽、勢多、堅田、比良、保津、熱海、二見、栗、樺、蓮【第五水雷戰隊】夕張、第十三驅逐隊、第十六驅逐隊【附屬】嵯峨、練習艦隊八雲、磐手

しては獨斷で兵力を用ひることを許されて居る。

探照燈の光力

夜間戦闘若くは信號用に使用される探照燈の反射鏡の直径は三十種から三百種或はそれ以上のものであるが、百十種級のもので、反射燭力約六萬四千燭光、八軒以上の海上を照らすことが出来る。

第三項 海軍の編成

艦隊の編制 帝國艦隊は平時第一、第二、第三の各艦隊、第一遣外艦隊第二遣外艦隊、練習艦隊の諸隊から編成せられ、聯合艦隊司令長官がこれを統轄する。聯合艦隊司令長官及各艦隊司令長官は共に 天皇に直隸して麾下艦隊を統率し、艦隊の軍紀、風紀及教育訓練を統督する。

海軍陸上部隊 海軍陸上部隊の主なるものとしては各鎮守府に所屬する

海兵團と海軍航空隊並に防備隊がある。海兵團は軍港の警備、艦隊その他の兵員補充を擔當し、その練習部は教育機關として我全海兵の搖籃である。

教育機關 海軍教育機關は高等兵學の研究機關たる海軍大學校(東京)を

筆頭に、海軍兵學校(江田島)、海軍機關學校(舞鶴)、海軍々醫學校(東京)

海軍經理學校(東京)等があり、何れも海軍大臣がこれを直轄し、鎮守府司

令長官の管轄に屬するものとしては海軍砲術學校(横須賀)、海軍水雷學校(田浦)、海軍通信學校(田浦)、海軍工機學校(横須賀)、海軍潜水學校(吳)、

艦隊の意義

艦隊とは二隻以上の軍艦をもつて編成せられた海上部隊で、英、米海軍では Fleet 若くは Force と稱するもので、艦隊には驅逐隊、潜水隊、掃海隊を編入し、時には港務部、防備隊、航空隊、特務艦を附屬させることがある。

海軍航空隊練習部、運用術練習艦、海兵團練習部、海軍病院練習部等の各教育機關がある。

第三章 國防の第二線

第一項 海軍の豫算

皇國海軍の經費 皇國海軍の經費は經常費と臨時費を合して年々巨額を算する。殊に昭和十年以降に於ては列國の軍備擴張競争激化、國際聯盟退、太平洋無條約時代到來等の爲めに我海軍豫算も逐次膨脹し、昭和十年度に於ては經常費二億一千五百九十一萬七千圓、臨時費三億一千三百七十六萬五千圓計五億二千九百七十八萬二千圓となり、更に十一年度に於てはこれが經常費二億三千六百八十八萬六千圓、臨時費三億一千四百九十七萬圓計五億五千八百八十五萬六千圓を算し、我總歲出の二割四分二厘を占めるに至つた。この海軍の大豫算は帝國の經濟力にとつては容易ならぬ大負擔には相違ないが、この無敵海軍の嚴存することが我國の太平洋及極東大陸に於ける確乎不動の地位を擁護し、萬代不易の國礎をこゝに築きつゝある

戰爭と商船

商船と國防 海上勢力即ち「Sea Power」とは何を意味するかと云ふと、これを二つのものに區別して考へることが正當であると思ふ。その一つは海軍（軍艦）が代表し、他の一つは海運（商船）が代表する。殊に歐洲戰後に於ける世界商船の優秀化はその戰闘價値を著しく増大し、これに僅かに武裝を施すことによつて容易ならぬ威力を逞ふし得ることゝなつたが爲めに、昭和二年の露府に於ける日・英・米三國の海軍制限會議に於てもこのことが重要問題の一つとして取り上げられたことは凡知の事實である。我國に於ても既に日清戰爭中、黄海大海戰に於ける

西京丸の活躍を始めとし、日本の歴史的日露大海戰に於ける哨艦信濃丸が敵艦隊を三千里の近距離に逐へて逸早く「敵艦見ゆ」との信號を發して、赫々たる武勳をたてた如きは餘りにも有名な事實である。

商船の後方勤務 商船の戰闘部隊としての戰時任務は以上の如く重大なものであるが、更に後方勤務としての軍需品及軍隊輸送その他に使用せられ第一線部隊をして後顧の慮なく活動せしむる効用に至つては蓋し想像以上に絶大のものである。

歐洲戰後英國聯合艦隊司令長官ゼリコー提督は「若し我れに充分な商船なかりせば、我軍今日の勝利は到底獲られざる可し」と歎賞し又當時如何に交戦各國が船腹の不足に悩まれたかは記憶に新なることであるが、

ことに思を致す時、これ等の犠牲は民族永遠の生命の爲めに當然忍んで然る可きものなることは今更云ふまでもないことである。今これを世界列強の海軍費に就て見るに昭和十一年度に於て米國は五億二千六百五十四萬六千弗、英國七千二百七十二萬磅、佛國三十三億九千五百七十一萬九千法、伊太利十六億九百八十九萬一千リラを投じつゝあつて、單に豫算面のみならず於ても決して我國のみが過重の海軍費を支出しつゝあるものでないことは瞭である。而もその内容に就て検討するに我國が七十餘萬噸の大海軍を臨時費まで包含して僅々五億圓を以つてよくその戰闘力を維持しつゝあるに反し、米國は百五萬噸に五億二千六百五十四萬餘弗、英國は百廿萬噸に七千二百七十二萬磅、佛國は五十七萬噸に三十三億六千萬法、伊太利は四十餘萬噸に十六億一千萬リラを投じつゝあることに徴するも我皇國海軍なればこそその感が深いのである。

第二項 商船隊の偉力

我商船隊 戰時、海軍の後衛となる商船隊は海上權力の要素として殆んど海軍に劣らない重要性を持つて居ることは古往今來に變りがない。我商

これを軍隊輸送の關係のみに就てみても、若し我陸軍の精銳をあげて大陸に出征する場合は、と假定したら、恐らく我航洋商船隊の大部分はこれが輸送に徵用されることとなることは考へ得られる。今これを過去の戦役に於ける実績に就て見るに、

日清戦役、日清戦役に於ては社船及社外船の殆んど大部分は御用船として徵發され、其數百四十隻二十二萬七千噸に及び、更に不足を告げて政府は十隻約三萬噸、日本郵船は二千噸以上の船十隻を購入して國家の危機に備へ、これ等の内、西京、相模、近江、山城の四隻は假裝巡洋艦として殊勳を樹て居る。

日露戦役、日露戦役にあつては戦争の規模も更に大であつた爲めに、戦時中御用船の最も多

かつた時には、陸軍百七十七隻四十四萬噸、海軍八十九隻二十三萬噸合計二百六十六隻六十七萬噸を算し、これ等の内には彼の有名な旅順港封鎖に從事した廣瀬中佐の乗船福井丸を始め閉塞船二十隻を含んで居る。

歐洲戦役、歐洲戦役に於ては我國は國際正義の爲めに途中敢然起つて聯合國國に參戰するに至つたが、戦亂の巷が遠く歐洲方面に局限され、我國としては僅かに獨逸の東洋根據地たる青島を攻略するに過ぎなかつた爲めに直接軍用として徵用された船は僅かに合計八十二隻二十六萬五千四百四十四噸を數へたのみであつた。然しながらこの間聯合國國の爲めに盡した我海運界の功勞に至つては正に世界大戦史上に燦として輝くものがあり、これが爲めに我船船にして

船隊は今や四百五十萬噸の大群を擁し世界第三位を誇つて居るが戦線が東亞大陸及全太平洋を對照とする現在に於て戦時に尙大なる不足を感ずることとは明かである。今これを我商船隊の内容に就て檢するに、その第一任務とする御用船に於てもこれが資格とされる總噸數五千噸以上、速力十五浬以上の商船は次の如く僅かに百二十二隻約百萬噸を有するに過ぎない。

速力	五千噸型	六千噸型	七千噸型	八千噸型	九千噸型	一萬噸以上
一五—一六節	一三	一四	九	四	一〇	—
一六—一七節	七、六九七	九三、〇三一	六四、四〇五	三三、九五五	九六、〇一〇	—
一七—一八節	—	—	六	六	—	—
一八—一九節	—	—	—	—	—	—
一九—二〇節	—	—	—	—	—	—
二〇—二一節	—	—	—	—	—	—
合計	二四、八八七	一八四、四〇六	一八三、二一九	一三四、四一〇	一三四、四八三	二三〇、六三八

而かも將來帝國が不幸にして大國と事をかまへ經濟封鎖の状態に置かれた時、極東その他の生命的交通線に配置される商船隊には當然敵の貿易破壊を目的とする巡洋艦、潜水艦及航空機の襲撃をうけて相當の犠牲船を出すことも覺悟の要があり、更に直接假裝巡洋艦、通報艦として第一線に立つ船も多數出るものとして見れば我四百五十萬噸の大商船隊も一旦緩急に遭遇すれば必ずしもその大を誇り得ない状態にある。

第三項 重工業

造船業 戦時平時を通じて重工業は亦海軍と密接不可分の關係にあり。而してこれ等の内最も重要なもの、一つに造船工業がある。海軍には各地に官營の工廠があつて艦艇の建造は勿論作戦資材の製作改善修理に不斷の作業を續けて居るが、これのみにては到底その要求を充し得ないので常に民間造船所に多數の艦艇及その他の資材の製作修繕を下命する。我國の造船所は昭和十一年八月現在に於て計五十一工場この内一千噸以上の造船にたへ得るもの二十一工場あつて、これ等が全能力を發揮すれば一年約八、九十萬噸の造船能力を持つのみか最近その多角經營は獨り艦船の建造修理の

獨逸潛航艇の犠牲となつて海底に葬られたものは行衛不明を合して約十一萬噸に達した。

日支事變 今回の日支事變はその戦局の範圍は遠く中南支及び、戦線の廣範なることは我戦史にもその例を見ざる程のものである。この事變に際し我海運界の活動は眞に目醒ましいものがあり、御用船の數に就ても發表の限りではないが、日露戦役當時に比し策戦裝備の複雑性を加へた丈けに御用船噸數の如きも遙かに多數に上りつゝあることは想像するに難くないのである。

みならずその他の兵器製作にも着々進出して國運の發展に、國防の完備に絶大の貢獻を爲しつゝある。

其他の工業力 我等は過去に於て屢々我國の戦時經濟能力就中工業動員の成果に對する悲觀論を聞かされて來た。然しながら極東大陸に友邦滿洲國が成立し、我陸軍が滿洲蒙古の一線を嚴守して居る限り我等の努力如何によつては決して我金屬工業は軍に對し鐵材の不足、機械の缺乏を感ぜしめる様なことはあり得ないし、亦斯くあらしめざる事が我工業界に與へられた重大使命である。一方化學工業方面にあつても從來は一に外國倚存の状態にあつたが現在では既に完全なる獨立期に入つて、深刻なる現代科學戰に對しても恐るゝに足らざる原動力たり得るに至つた。只この間海軍として最も重要な燃料たる重油は聊か不足の憾あるも南洋並に北樺太油田の開發、滿洲に於けるオイルセルの發達、重油代用燃料の研究等を考慮に入れれば必ずしもこれ亦悲觀を要せず、皇國海軍の背後を支へる産業が我等の豫想以上に偉大なるものであることに氣付くであらう。

軍艦の無線操縦

電波による軍艦の無線操縦は海軍兵術史に一大變革を齎らすものとして列強が夫々秘密裡に研究中のものであるが、現在の兵學工業は原理として軍艦を前進、後退、停止、回頭せしめ、更に煙幕を展開し、大砲を發射せしめることが出来ることを證明し、既に千九百二十六年米國戰艦アイオーワは約二時間電波で操縦されたと云ふことである。將來戦を想ふ時無線電波によつて動かされた巨艦の姿が、幻のやうに浮んで來るではないか。

第四章 列國の海軍

第一項 米國海軍

米國の統帥權 米國海軍は憲法によつて大統領が大元帥としてこれを統帥することになつて居る。従つて大統領は戦時に際して作戰計畫を裁可する最高の權能を與へられて居るが實際は軍の兵力量の決定や編制權は合衆國聯邦會議がこれを持つて居るのみか宣戰の大權發動にも議會の掣肘を受けることになつて居る。従つて大統領の幕下にある軍令部 Board of Operation は法

米國太平洋艦隊



文上明らかに海軍省内の一局に過ぎずこの點我國の統帥權とは全然その趣を異にして居る。

米海軍現有勢力 米國海軍は千九百卅六年度に於て次の如き主力艦勢力を保有して居る。

米國艦隊編成の特長

米國は何事につけても世界一を目標とする。今これを米國艦隊の編成に就て見るもその大規模な點に至つては世界にその比を見ない。即ち列國の海軍に於ける平時艦隊編成は何れも多數の豫備隊を保留して軍港に繋留して居るに反し米國海軍は少くとも船渠に入渠中の軍艦を除いた全艦隊、全巡洋艦が艦隊に編入せられ出動命令が一下すると直ちに適發出來得る點に留意する必要がある。

計畫年度	艦名	排水量(噸)	速力(ノット)	備砲		發射管	起工年月	竣工年月	製造所
				主砲	副砲				
一九一九	アーカンサス	三六,〇〇〇	三〇	二	一三	六	一九一九	一九一九	紐育造船廠
一九二〇	ニューヨーク	三七,〇〇〇	三〇	二	一〇	〇	一九二〇	一九二〇	紐育造船廠
	テキサス						一九二〇	一九二〇	ニューポートニュース社
一九二二	ネヴァダ	三九,〇〇〇					一九二二	一九二二	フォールリバー造船廠
	オクラホマ						一九二二	一九二二	紐育造船廠
一九二二	ペンシルヴァニア	三三,〇〇〇	二〇	二	二	〇	一九二二	一九二二	紐育造船廠
一九二三	アリゾナ	三三,〇〇〇	二〇	二	二	〇	一九二三	一九二三	紐育造船廠
一九二四	ミシシッピ	三〇,〇〇〇					一九二四	一九二四	ニューポートニュース社
一九二四	ニューメキシコ	三〇,〇〇〇					一九二四	一九二四	紐育造船廠
	アイダホ	三〇,〇〇〇					一九二四	一九二四	紐育造船廠
一九二五	テネッシー	三〇,〇〇〇					一九二五	一九二五	紐育造船廠
	カリフォルニア	三三,〇〇〇					一九二五	一九二五	紐育造船廠
一九二六	メリーランド	三三,〇〇〇					一九二六	一九二六	メーア島造船廠
	コロラド	三三,〇〇〇					一九二六	一九二六	紐育造船廠
	ウエストヴァージニア	三三,〇〇〇					一九二六	一九二六	ニューポートニュース社

更に航空母艦としてはサラトガ(三三,〇〇〇噸)、レキシントン(同上)、

米國空軍の勢力

米國海軍の目的はどこまでも艦隊決戦の一要素として海洋空中戦を行ふにあつてその演習振りの猛烈なることは定評がある。昭和十二年四月現在の海軍は五十五ヶ中隊で、約一千三百機を有することになつて居るが實際は更に多數の優秀機を備へて居ることは確實である。

レンヂャー(一五、八〇〇噸)、ヨークタウン(二〇、〇〇〇噸)、エンタプライス(同上)、ラングレー(一一、五〇〇噸)、ウライト(一一、〇〇〇噸)、アルゴン(一一、一〇〇噸)、ゼーソン(一九、二五〇噸)、バトカ(一六、八〇〇噸)の十隻と他に補助航空母艦十五隻を持ち、尙この外に甲級巡洋艦十六隻同乙級十隻、驅逐艦百九十八隻、潜水艦八十七隻その他多數の航空部隊等があつて數量的には誠に侮り難き勢力を備へて居る。

艦隊の編制

米國海軍の特徴はその艦隊編成が大規模な點にあると云はれて居る。今これ等に就て細説する煩を避けてその名稱のみを列擧すると次の如きものである。

戦闘部隊、根據地部隊、偵察部隊、潜水部隊、亞細亞艦隊、特務隊
而して右の中、戦闘部隊は米國海軍戦闘力の中心であつて桑港メーア島軍港を根據地として東太平洋を壓するものがある。

第二項 英國海軍

英海軍の組織 英國海軍は古來「王國海軍」即ち Royal Navy と稱せられ軍艦の名稱の冠詞には必ず H.M.S. (His Majesty Ship) が付けられて

英國海軍の黄金時代

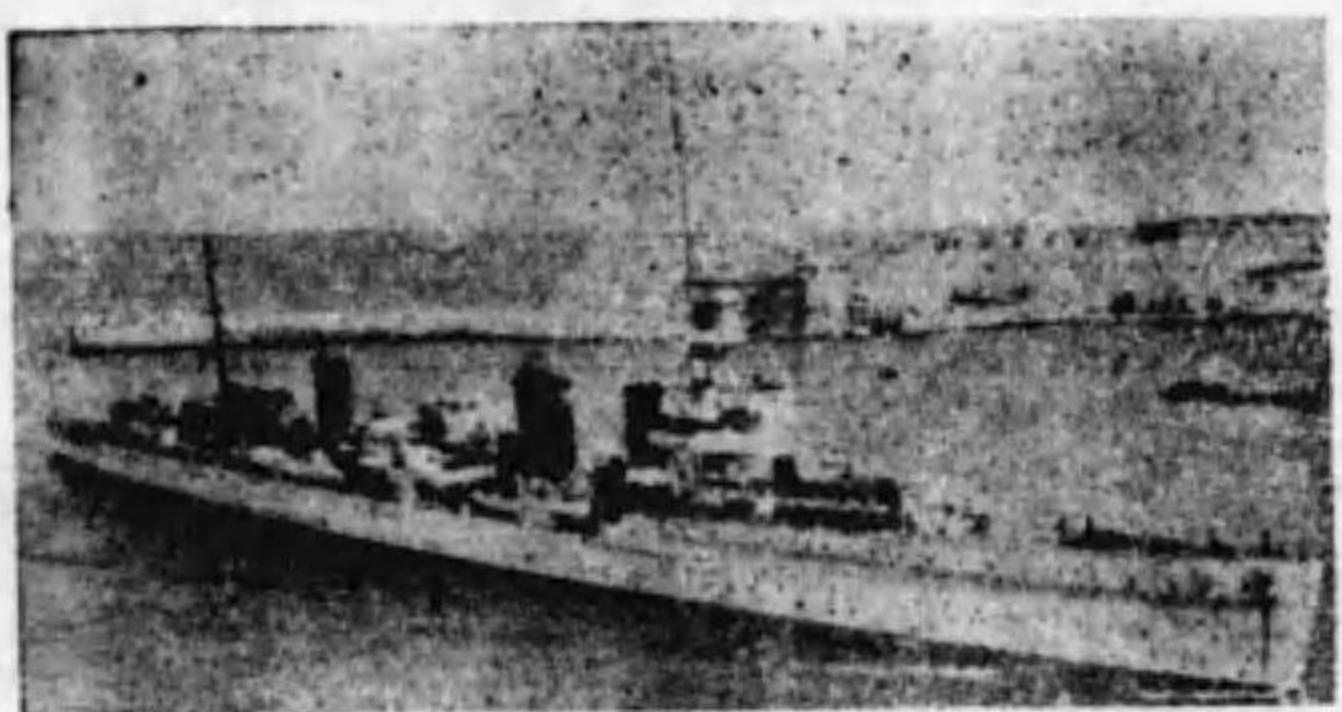
「海軍は大英帝國の總ての、總てである」と誇稱した英國海軍も今では將に孤城落日の感あることは蔽ふ可からざる事實であるが、彼れの黄金時代とも稱す可きは一九一八年十一月二十一日ヂエットランド海戦に於て名將ビイナー提督が「獨逸海軍旗は日没時を以つて曳下し、許可なくして再び掲揚することを禁ず」といふ歴史的信號を旗艦クキン・エリザベスの旗頭高く掲げて獨逸大海艦隊を憤伏し去つたときを以つて絶頂とする。

居る様に建前としては英國皇帝の海軍であり軍艦である筈であるが、議會中心政治の同國では海軍は事實上文官の策戦参加を認められこの點米國とその軌を一にする。而して同國の艦隊編制はその植民地が全世界に散在する丈けに頗る廣範圍に亘る策戦の必要があり世界列強の軍備擴張競争の渦中にあつてはその傳統的海上勢力を維持することは至難とされ英國海軍の聲價は漸次没落の課程を辿りつゝあるは蔽ふ可からざる事實である。今同國艦隊の編成を示せば次の如し。

大西洋艦隊、英本國艦隊、地中海艦隊、支那艦隊、印度艦隊

英海軍の勢力 英國海軍の千九百卅六年九月一日現在の主力艦その他の現有勢力は次の如きものである。

主計年度	艦名	排水量(噸)	速力(ノット)	備砲		管射	起工	竣工	製造所
				主砲	副砲				
一九二二	タインヘン	1,000	20	12	12	12	1911	1915	ポーツマス工廠
一九二二	タインヘン	1,000	20	12	12	12	1911	1915	ポーツマス工廠



地中海艦隊根據地マルタ島

落日の英國海軍

詩人テニソンの云つた「英國の運命は海軍の運命なり」の言葉がその眞相を傳へるものとすれば、最近に於ける英國海軍は明らかに孤城落日の運命にあり、元海軍大臣を勤めをチャーチルの喝破した「英國海軍の振はざることエリザベス朝以來今日の如き甚しきはない」と云ふことも首肯出来る。傳統を誇る英國朝野を擧げて大艦建造に躍起となり米佛を誘つて對日牽制に大章となりつゝあるも當然であると云はなければならぬ。

艦名	排水量(噸)	速力(ノット)	管射	起工	竣工	製造所
ヴァリアント	23,000	23	12	1911	1915	フェアフィールド社
ウォースパイド	23,000	23	12	1911	1915	デボンポート工廠
バーラム	23,000	23	12	1911	1915	J・ブラウン社
マレーヤ	23,000	23	12	1911	1915	アームストロング社
ロイヤルソヴリン	23,000	23	12	1911	1915	ポーツマス工廠
レヴエンジ	23,000	23	12	1911	1915	ヴィツカリス社
レゾリューション	23,000	23	12	1911	1915	バーマー社
ロイヤルオーク	23,000	23	12	1911	1915	デボンポート工廠
ラミリーズ	23,000	23	12	1911	1915	ビアードモイヤ社
トルソン	23,000	23	12	1911	1915	アームストロング社
ロドネー	23,000	23	12	1911	1915	キヤメルレイ社

補助艦艇 甲級巡洋艦一五隻、一四三、九七〇噸 乙級巡洋艦三九隻、二二五、〇六六噸 驅逐艦一七八隻、二一〇、〇六九噸 水上補助艦二二隻、五七九、一〇五噸 潜水艦五三隻、五五、四七四噸 航空母艦六隻、一一五、三五〇噸

第三項 其他の海軍

佛國海軍 佛國の海軍は世界大戰期間を通じてその活動は頗る不活潑であつた爲めに聯合國からは腐つた海軍 Corroded Navy と酷評され、自國のフォッシュ元帥でも「彼等は阿弗利加から三個師團の兵を輸送したに過

ぎない」と非難した程である。然しながら戦後佛國朝野の海軍再建熱は列國の軍擴競争と共に旺盛となり建艦につぐに建艦を以てし今や次の如く堂々の陣容を整へるに至つた。

大規模の佛國空軍

佛國の海空軍はその編成の大なることに於て歐洲第一と傳へられる。彼等の海軍飛行隊としての中隊数は昭和十二年四月現在に於て十七ヶ中隊この所屬機二千九百八十機(海外部隊を含む)といふ多数を算し、地中海及西部海岸方面の絶対制空權を目標として異常の努力を傾倒して居る。

計畫年度	艦名	排水量	速力	備砲		發射管	起工年月	竣工年月	製造所
				主砲	副砲				
一九〇	ジャンパール	三三、一八九	三〇・三	三〇・五	三三・八	三	一九〇・二	一九〇・三	プレスト工廠
	タールベール	三〇・八	二八・八	二〇・八	二〇・九	三	一九〇・九	一九一・九	ロリアン工廠
一九二	パリス	三二・四	二九・四	二二・四	二二・四	三	一九一・二	一九一・四	ハラ・セーヌ
一九三	ブルタニユ	三〇・五	二八・五	二〇・八	二〇・八	三	一九一・七	一九一・九	プレスト工廠
一九三	グロバンス	三二・五	二九・五	二二・五	二二・五	三	一九一・六	一九一・六	ロリアン工廠
一九三	ローレーヌ	三二・四	二九・四	二二・四	二二・四	三	一九一・二	一九一・三	サン・ナゼール
一九三	コンドルセ	二七・五	二七・五	二〇・三	二〇・三	二	一九〇・三	一九一・六	
	デ・デ	一九・八	一九・八	一四・八	一四・八	二	一九〇・三	一九一・六	
	ヴォルテール	三〇・六	二八・六	二〇・六	二〇・六	三	一九一・八	一九一・九	ハラ・セーヌ
一九三	ダンケルク	三六・五	三〇・〇	三三・八	三三・八	三	一九一・三	建造中	プレスト工廠
一九四	ストラスブル					三	一九一・二		サン・ナゼール

補助艦艇
甲級巡洋艦一〇隻、一〇五、九二三噸 乙級巡洋艦九隻、五八、八二五噸 驅逐艦七五隻、一二一、二四〇噸 水上補助艦九四隻、二八五、九八八噸 潜水艦八三隻、七八、〇六三噸、航空母艦一隻、二二、一四六噸

ムツソリーニの海軍

伊太利の海軍は弱勢艦隊を以つて歐洲大戦中常に伊太利海軍を抑へて勇名をアドリアチック海に轟かしたものであるが、鐵血宰相ムツソリーニは往時カルタゴを撃破した古ローマ海軍の光榮を再現すべく心血を注ぐと共に國防第二線の海軍に就ても國家の不可缺航路と國家有用航路の二種類に分けて緊縮財政の内から年々二億リラの補助金を與へて居る。

伊太利海軍 歐洲の半島國たる伊太利は又小麦、石油、石炭、鐵等の主要品の大部分を海外からの供給に待つ關係上地中海に於ける交通線を確保することは軍事上、經濟上絶対不可缺の條件とする。従つて伊太利に於ける海軍は國防上絶対不可缺のものとして今やムツソリーニの鐵の如き統制の下に海軍及海空軍の建設に大童の態である。

計畫年度	艦名	排水量	速力	備砲		發射管	起工年月	竣工年月	製造所
				主砲	副砲				
一九〇	チエザール	三二、八八	三〇・五	三〇・五	三三・二	二	一九〇・六	一九一・四	アンサルド社
	カヴール	三二、六〇	三〇・〇	二〇・八	二〇・八	二	一九〇・八	一九一・四	スペチア工廠
一九三	ジュリオ	三二、五五	三〇・三	二〇・三	二〇・三	二	一九一・二	一九一・五	カステラマール工廠
	ドーリア	三〇・〇	二八・〇	二〇・三	二〇・三	二	一九一・三	一九一・五	スペチア工廠
一九四	リトリオ	三五、〇〇	三〇・〇	二〇・三	二〇・三	二	一九一・〇	建造中	アンサルド
	ヴィトリオヴェネト					二	一九一・〇	建造中	アドリアチコ

補助艦艇
甲級巡洋艦一〇隻、九七、三四二噸 乙級巡洋艦一七隻、七七、九七四噸 驅逐艦九一隻、九三、三三三噸 水上補助艦一一八隻、二六八、六四九噸 潜水艦六四隻、四八、九八七噸

帝國艦艇一覽

(昭和十二年八月現在)

排水量は基準トン数に従った。なほ△印は未完成、○印は軍備制限條約の規定により戦闘任務に堪へざるものとなし保有し得たものである。

○戦艦

金剛	排水量 25,000ト (新機軸)	管射	竣工年月	製造所
霧島	同 同	同	大正三・八	英ウィツカ
榛名	同 同	同	同	三菱長崎
扶桑	同 同	同	同	神戶川崎
山城	同 同	同	同	三菱
伊勢	同 同	同	同	神戶川崎
日向	同 同	同	同	三菱長崎
長門	同 同	同	同	三菱
陸奥	同 同	同	同	三菱
比叡	同 同	同	同	三菱

○一等巡洋艦

加古	排水量 10,000ト (新機軸)	三連高角砲	大正五・七	神戶川崎
古鷹	同 同	同	同	三菱長崎
衣笠	同 同	同	同	神戶川崎
青葉	同 同	同	同	三菱長崎
妙高	同 同	同	同	三菱

○練習艦

比叡	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	大正五・八	三菱
比叡	同 同	同	同	三菱

○航空母艦

鳳翔	排水量 10,000ト (新機軸)	一連高角砲	大正三・三	三菱
加賀	同 同	同	同	三菱
赤城	同 同	同	同	三菱
龍驤	同 同	同	同	三菱
蒼龍	同 同	同	同	三菱
飛龍	同 同	同	同	三菱

○水上機母艦

能登呂	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	大正三・八	神戶川崎
神威	同 同	同	同	三菱
千歳	同 同	同	同	三菱
千代田	同 同	同	同	三菱

○潜水母艦

神崎	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	大正三・一	英國本社
駒橋	同 同	同	同	佐世保
迅鯨	同 同	同	同	三菱長崎
長鯨	同 同	同	同	三菱
大鯨	同 同	同	同	三菱

○二等巡洋艦

平戸	排水量 2,000ト (新機軸)	一連高角砲	明治四・六	神戶川崎
矢野	同 同	同	同	三菱長崎
天龍	同 同	同	同	三菱
龍田	同 同	同	同	三菱
多摩	同 同	同	同	三菱
北上	同 同	同	同	三菱
大井	同 同	同	同	三菱
木曾	同 同	同	同	三菱
長門	同 同	同	同	三菱
五十鈴	同 同	同	同	三菱
名取	同 同	同	同	三菱
由良	同 同	同	同	三菱
鬼怒	同 同	同	同	三菱
阿武隈	同 同	同	同	三菱
那珂	同 同	同	同	三菱
神通	同 同	同	同	三菱

○敷設艦

常磐	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	明治四・九	英ア社
勝力	同 同	同	同	英ア社
白鷹	同 同	同	同	三菱
殿島	同 同	同	同	三菱
八重山	同 同	同	同	三菱
沖島	同 同	同	同	三菱

○海防艦

浅間	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	明治四・三	英ア社
八雲	同 同	同	同	英ア社
吾妻	同 同	同	同	英ア社
出雲	同 同	同	同	英ア社
春日	同 同	同	同	英ア社
對馬	同 同	同	同	英ア社
淀宅	排水量 1,000ト (新機軸)	一連高角砲	明治三・四	神戶川崎
安宅	同 同	同	同	三菱
島田	同 同	同	同	三菱
勢多	同 同	同	同	三菱
比叡	同 同	同	同	三菱

○二等潜水艦		○水雷艇	
伊號第三	同	呂號第三	同
伊號第四	同	呂號第四	同
伊號第五	同	呂號第五	同
伊號第六	同	呂號第六	同
伊號第七	同	呂號第七	同
伊號第八	同	呂號第八	同
伊號第九	同	呂號第九	同
伊號第十	同	呂號第十	同
伊號第十一	同	呂號第十一	同
伊號第十二	同	呂號第十二	同
伊號第十三	同	呂號第十三	同
伊號第十四	同	呂號第十四	同
伊號第十五	同	呂號第十五	同
伊號第十六	同	呂號第十六	同
伊號第十七	同	呂號第十七	同
伊號第十八	同	呂號第十八	同
伊號第十九	同	呂號第十九	同
伊號第二十	同	呂號第二十	同
伊號第二十一	同	呂號第二十一	同
伊號第二十二	同	呂號第二十二	同
伊號第二十三	同	呂號第二十三	同
伊號第二十四	同	呂號第二十四	同
伊號第二十五	同	呂號第二十五	同
伊號第二十六	同	呂號第二十六	同
伊號第二十七	同	呂號第二十七	同
伊號第二十八	同	呂號第二十八	同
伊號第二十九	同	呂號第二十九	同
伊號第三十	同	呂號第三十	同

○特務艦		○海艦	
特務第一	同	海艦第一	同
特務第二	同	海艦第二	同
特務第三	同	海艦第三	同
特務第四	同	海艦第四	同
特務第五	同	海艦第五	同
特務第六	同	海艦第六	同
特務第七	同	海艦第七	同
特務第八	同	海艦第八	同
特務第九	同	海艦第九	同
特務第十	同	海艦第十	同
特務第十一	同	海艦第十一	同
特務第十二	同	海艦第十二	同
特務第十三	同	海艦第十三	同
特務第十四	同	海艦第十四	同
特務第十五	同	海艦第十五	同
特務第十六	同	海艦第十六	同
特務第十七	同	海艦第十七	同
特務第十八	同	海艦第十八	同
特務第十九	同	海艦第十九	同
特務第二十	同	海艦第二十	同
特務第二十一	同	海艦第二十一	同
特務第二十二	同	海艦第二十二	同
特務第二十三	同	海艦第二十三	同
特務第二十四	同	海艦第二十四	同
特務第二十五	同	海艦第二十五	同
特務第二十六	同	海艦第二十六	同
特務第二十七	同	海艦第二十七	同
特務第二十八	同	海艦第二十八	同
特務第二十九	同	海艦第二十九	同
特務第三十	同	海艦第三十	同

海軍用語解説

ア

揚切出帆 取引上の慣用語にて船舶が所定の貨物揚切後、積荷を爲さずその儘仕向地に出帆すること

揚地 船舶がその運送品を陸揚する場所商法の所謂陸揚港

アジャスター Adjuster. 共同精算人

葦船 竹その他の植物性のものを集めて編み作れる古代の筏式又は簡型の船

安宅船 往昔熊野安宅浦にて製造せられし諸手船の一種、後軍船となる

天の浮橋 神代の船

安全航路 危険航路の對稱

アンカー Anchor. 錨

アンカレッジ Anchorage. 碇泊所、碇泊税、錨具

アングル Angle. 山形鋼材、角度

イ

インボイス Invoice. 貨物の送状、仕切書
飲料水 Fresh Water. 船員乗客の飲用に供する淡水、時に海水を蒸化使用することあり

インスペクター Inspector. 監督官、検査官

ウ

ウインチ Winch. 揚貨機、貨物の積卸に使用する船舶荷役機械

ウインマン Winchman. 揚貨機操縦者

ウォーターライン Water Line. 吃水線

ウォーターマーク Water Mark. 水準表

ウエザー Washer. 天候

浮船渠 Floating Dock. 水槽に水を入れ適度にこれを沈め、その上に船を持来り槽中の水を放出し、槽の浮力により船を槽と共に浮上らす船渠

上乗人 Super Cargo. 荷物監督人

運河 Canal. 人工水路中特に船舶航行に便するもの

上屋 Shed. 貨物保管の建物

運賃

運賃計算の單位
運賃同盟 Freight Conference. 一定の運賃率を定めその加盟船主はこの規約運賃率以下にては荷主の運送契約に應ぜざることを約束するものにて、この同盟の目的は海運市場の一定運賃率を維持するにあり

エ

エージェント Agent. 代理人、代理店

エキゾウスト Exhaust. 排汽(汽機)

沿岸航路 法定の船舶航行區域、我國で一般に云ふ沿岸航路とは日本内地の沿岸各港間の航路を指す

沿岸貿易 一國內の諸港間に行ける、貿易煙霧信號 船舶が航行中煙霧に遭遇したる時各種の音響を發して、自船の位置又は進路を示し他船との衝突を避ける爲めに發する警戒信號のこと

押順 貨物積載に當り、その貨物の實際重量より少く計算し運賃支拂高を少くせんとする荷主の不正手段

オフハー Offer. 契約の申込

カ

海員審判所 海員の懲戒事件を審理判決する特別裁判所

海技免狀 逕信大臣所定の海事技術試験に合格したるものに交付する免狀

開港 Open Port. 條約又は法令に依つて外國貿易の爲めに開かれたる港のこと

海産 海上財産の意味にして、陸上財産に對するものなり

海事行政 海事に關する行政にして、その主要なるものは船舶行政と港灣行政の二項なり

海商法 海法中の一部私海法即ち海事に關する特別の私法上の法規を謂ひその大部分は商事に關するものとして商法中に規定されて居る

海損 船舶が天災若くは不可抗力によつて船體、積荷に損害を蒙つた場合全然その目的物が役に立たぬときはこれを全損と云ひ、これ等の全損の程度に至らざる船體及積荷の損害並に費用を海損と云ふ

乾舷 船の中央部に於て水面より上甲板

の舷側までの高さを云ふ

看賞 目方を計ること

キ

汽壓 汽罐の壓力即ちその汽罐の保持し得る蒸汽の最大壓力を云ふ

汽機 Steam Engine. 蒸汽機關の略語なり

危険航路 航海又は海運取引の慣習上危険なりと指定せられたる航路

吃水 船が水上に浮べる時、龍骨の下面より水面に至る垂直距離を云ふ

倉敷料 倉庫の使用料金

クレーム Claim. 故障申出、辨金賠償要求

クリヤーランス Clearance. 出港、出港免狀

輕便船 Spar Deck Vessel. 二層以上の梁を有し、構造稍輕便なる汽船にして中等重量の貨物を積載するもの

サウンディング Sounding. 測深

サーベイ Survey. 検査、鑑定

サーベイヤア Surveyor. 検査官、検査人

經濟運力 採算上有利なる運力

緊船 船舶を運送の用に供せずして港灣に繋留せしむることを云ふ

ケビン Cabin. 船室

檢才 貨物の容積を検査すること

公海 何れの國の主權にも歸屬せざる海洋を稱す

航海日誌 船長が船舶の航海に關する事項を記載したる日記であつて、その備付及記載は船長の義務として法の命ずる所なり

航海手當 航海中船員に支給する俸給以外の特別手當

コンプラドール Comptadore. 買辦、支那印度等に於て下受制度にて貨客の積卸に従事する代理業者

サウンディング Sounding. 測深

サーベイ Survey. 検査、鑑定

サーベイヤア Surveyor. 検査官、検査人

サルベージ Salvage. 海難救助

シー・アンカー Sea Anchor. 荒天の際洋中に漂泊するとき船首を風浪に向ける爲めに海中に垂下する錨鎖装置

試運轉 船舶の建造機装を了り、造船所が注文主に船を引渡す際に行ふ運轉試験

自家保険 船主が自己の船舶を自ら保険すること

仕切 帆船時代の用語、發送積荷目録を作成することと謂ひ、現在の送狀インボイスに相當するもの

支水隔壁 船内を區劃せる防水壁

社外船 社船即ち日本郵船、大阪商船及その直系會社を除く一般船主の所屬船を社外船と云ふ

社船 前項参照

シャフト Shaft. 車軸、推進軸

シップ・チャンドラー Ship Chandler. 船具商

シグザグ・コース Zigzag Course. 乙字形針路

遠洋甲板船 Shelter Deck Vessel. 上甲板上の船首樓、船橋樓、船尾樓の三者連續して長大なる船樓を構成せる船舶で當初英國の家畜運搬に使用されて居たが、現在では大型航洋客船にもこの型の船が尠くない。

C. I. F. Coast Insurance & Freight. の略字、商品の原價と共に運賃、保険料等を荷送人が負擔する條件

自由港 一定地域を限り、その区域内に輸入する貨物に對し關稅の支拂を免除し且その区域内に於て自由に貨物の改装、仕分、製造、加工等を許す港

由航路 政府により航路上の制限を受くることなく、苟くも法規の認むる範圍に於ては船主が自由にその營業の目的の爲めに航路を選定し、これに配船を爲すことを得る航路を云ふ

出港届 外國貿易船が開港を出航せんとする時船長は必ず税關に申告して出港免許を受けることになつて居る、その申告書を出港届と云ふ

商港 旅客貨物を運搬する商船の碇泊する港

シリンドラー Cylinder. 汽筒

スカツパー Scupper Pipe. 排水管

スカツトル Scuttle. 舷窓

推進機 Propeller. 機關を以つて運轉する船の推進装置

水路 Waterway. 船舶の航行し得可き水面を云ふ

水路誌 各海區、港灣の天候、氣候、風潮海岸の趨勢、水路の難易、港灣の状況或は高山、高角、燈臺等より船舶の採る可き針路等に至るまで航海業者の參考となる可き萬般の事項を収録したる書籍にて海軍省に於て發行す

ステート・ルーム State-Room. 上等室

ステアレージ Steerage. 操舵、下等船室

ステブドリア Stevedore. 貨物積卸人

ストック・ボート Stock Boat. 仕入船

税關上屋 Customs Shed. 船積の爲税關

に送致し又は陸揚したる貨物を暫時藏置する場所

關船 王朝時代より存した日本型船にして中世以後の日本型船は多くこの關船の系統に屬し、その變化せるものなり。

セーリング・オーダー Sailing Order. 出帆命令

セーラーズ・ホーム Sailors Home. 海員寄宿所

船員手帖 船員の身分を證明する手帖であつて我國の船員は船員法によつて總てこの手帖を所持することに決められて居る

船架 船舶修理の爲めの設備であつて機械力を以て大船を陸上に引揚げる斜道その他から出來て居る。

淺吃水船 河川、湖沼等に於て使用する爲め特に吃水を淺く製造したる船

船渠 Dock. 普通ドックと稱する船舶の修理及機装に使用するもの

千石船 帆船時代に於ける帆船の代表語當時の優秀船の標準とも云ふ可きものなり

戰時禁制品 戰時敵國の策戦に寄與する一切の物資を分ちて二種とし第一種は兵器、彈藥、爆發物並にその材料及製造機械、セメント、陸海軍人の制服及武裝具、鋼鐵類、艦船の製造及機装の材料及等を絕對的の物とす

船主 船舶の所有者、廣義の意味に於ては船籍者及船籍賃借人等をも云ふ

船籍港 船舶は人間と同様必ずその本據となる登録地、即ち船籍を登録した所謂船籍港を持つて居る。

船倉 Ship's Hold. 船舶中荷物を積入る目的を以つて造られた場所を謂ふ

船燈 船舶の航海及碇泊中に於ける夜間標識燈

船内雜費 船舶航海碇泊中に要する諸雜費にして、例へば電報料、通信料、書籍代上陸費、陸上交通費等の如きものを云ふ

船内人夫 船舶輸送貨物の積揚人足

船舶國籍 船舶は何れも所屬國を示し、何國の保護管轄の下にあるやを明白にする爲め管海官廳に申請登録し國籍證書を下

附されることになつて居る。

船積從物 船内備付書類中の屬具目録に記載せられたる物品を謂ふ

船籍職員 法定職員とも云ひ、船長、一等運轉士、二等運轉士、機關長、一等機關士を謂ふ

船舶通過報 船主又はその代理店が、その船舶の通過する燈臺に對し、船舶の名稱通過時間を電報を以て通知せんことを依頼し、これに對して燈臺より發する報知を謂ふ。

總揚 船舶が仕向港に到着したるにもかゝらず荷受人が契約の時間内に引取らざる場合船長が任意その積荷を陸揚することを總揚と謂ふ

雙暗車汽船 Twin Screw Steamer. 二個の暗車推進機を裝置する汽船

艙口 Hatch. 甲板にある積荷出入口

底荷 空船航海の場合、船脚を作る爲めに鐵、砂礫その他の重積物を安價に積むことあり、これを底荷と云ふ。

タ

ターレット船 Turret Deck Vessel 袋物その他積貨物の船積に便する爲め上甲板と船側及突起部との接續部分が恰も巾着の如く、口小にして腹大なる装置の船舶をいふ

滞船料 契約上の碇泊口数を超過し尙滞船を必要とするとき備船者より船主に支拂ふべき損害賠償金をいふ

大連特産物 大連港を中心として輸出せられる大豆、豆粕、豆油、高粱、麻子、蘇子等をいふ

脱船 船員が船舶を脱出し復歸せざるをいふ

タリマン Tallyman. 船積陸貨物の數取計算人

ダンブル Down Hold. なる言葉の轉化したるものにて船舶の積荷を爲す場所

チャーター・パーティー Charter Party. 備船契約書

チャーター・レージ Charterage. 備船料

チ

着船案内 船舶が港灣入港の際税關に通告する着船申告書をいふ

重構船 Heavy Deck Vessel. 構造堅牢にして、甲板上に重量貨物をも隨意に積載し得可き船舶

直航船 積地を出帆したる船が途中何れにも寄港せず仕向地に航行する場合その船を直航船といふ

ツ

通風 Ventilation. 船内客室及船室、貨物室等を始め汽罐部等に空氣の流通をよくすること

月内積 貨物の船積がその月内中に行はるべきものを云ひ、更にこれを三別して上旬積、中旬積、月末積となつて居る。

積合 數種類の貨物を積せる場合をいふ

積石數 日本形船舶の總容積を意味す

テ

定期船 航路及發着期日を一定する航海に従事する船舶をいひ、その航海を定期航海といふ

ト

停船 船舶の航海を停止せしめ、その業務に従事することを不可能にすることをいふ

適船 荷主又は備船者或は買船者がその希望する船舶

デスパッチ・マネー Despatch Money. 期間備船料

デッキ・カーゴ Deck Cargo. 木材等の如き甲板上貨物、オン・デッキ・カーゴともいふ

デッキ・パツセンチャー Deck Passenger. 船室を與へず甲板上に放置される下等船客

デッド・ウエイト Dead Weight. 重量噸

デマレーチ Demurrage. 備船料

ト

燈船 Lightship. 燈臺船とも云ふ、燈臺の築造困難なる港口又は淺瀬、暗礁等の位置を示す爲めに八十噸乃至二百五十噸の鐵船に燈火を裝置したる航路標識船をいふ

トータル・ロス Total Loss. 海上保険の用語、全損参照

ドッキング Docking. 入渠

特殊貨物 袋入コーヒー、砂糖、種子類、米、籾入果實、鐵、帶締、綿糸布、豆粕等の所謂特定荷造貨物と石炭、礫石、大豆、小麥、石油、豆油等の大量積貨物をいふ

解船 船舶を解體することをいふ

トップ・ヘビー Top Heavy. 航海上の用語、船舶の甲板積貨物が多く、船體の重心が上部にある状態をいふ

ドライ・ドック Dry Dock. 乾船渠

トランク船 Trunk Deck Vessel. 上甲板上に船の全長に亘りて船幅の約二分の一の幅の突起部を有する、穀物及石炭等の粒狀貨物を運搬するに便利なる船舶をいふ

ドラフト Draft. 吃水

噸稅 船舶が港灣に入港する場合、賦課される租稅

ドンキー・ボイラー Donkey Boiler. 補助汽罐

トランジット・デューズ Transit Dues. 通航稅

トライアル Trial. 試運轉

トロカイ船 Troika 船を改造したる船の俗稱、その構造上船尾機關のもの多し

トリップ・チャーター Trip Charter. 短期航海備船

ナ

成行運賃 海運取引上の用語、積荷の蒐集を容易ならしめる爲めに、船主がその船積地の代理店又はその支店等に運賃契約を定めず總て成行にて運賃取扱を爲すことを一任するを云ふ

ナンバン 火夫長 No. 1 Officer. の轉化語

ニ

荷爲替手形 隔地者間の商取引に於て賣主は物品の發送に際し、買主に宛て、爲替手形を振出し、船主より船荷證券の交付を受けると共にこれを銀行に提供して運送品を擔保に銀行より手形の割引を受

ト、買主がその手形の支拂を爲したるとき、銀行は買主に船荷證券を交付する

荷積實 船内に於ける積荷を甲の場所より乙の場所に繰り送る爲めに要する人夫賃をいふ

二港積 荷物積地の二港に亘る場合をいふ

荷物方 タリマン参照

ヌ

抜荷 積荷を抜取る船員又は運送取扱人の不正行爲

濡荷 船舶が暴風雨激浪等に遭遇したるとき海水又は船底汚水等の爲めに積荷に濡れを生ずることあり、その積荷を濡荷といふ

ネ

燃油船 船舶燃料は普通船貨の四割を占め船舶經濟上最も重要なものであるから最近在來船の焚炭装置を燃油装置に改造するものゝ又は重油専燒の内燃機關を有する船舶が激増した即ちこれ等を總稱して燃油船と云つて居る。

ネーバル・アーキテクチュア Naval Architecture. 造船學

野積 荷物を倉庫、上屋等に收容せず露天積とすること

ノーテカル・カレッジ Nautical College. 商船學校

ノーテカル・アルマナク Nautical Almanac. 航海曆

バース・カゴ Berth Cargo. 船舶の餘積を利用して、船主が積荷を爲す荷物であつて、その運賃は普通貨物運賃より低廉なるを常態とす

ハーター法 西曆一八九三年米國に於て制定された船主の責任を明白にせる法典にして現在の海商法もこれに負ふ所が多い
バーチャー Vouchers. 船長又は船主及備船者の代理店がその事務の爲めに支出せる費用の受取證又はその支出の證據書類をいふ

パート・カーゴ Part Cargo. 邦語の所謂

端した荷物又は半途荷物と云ふに相當し、數量の揃はざる場合の荷物をいふ

パイロット Pilot. 水先案内人

波狀外板船 Corrugated Hull Ship. 船體の外板を船側に於て波形に曲げ、船側に二條の溝を作りたるものなるも、工事困難なるを以て現在では一般に建造せられない

裸荷物 包装せざる荷物例へば木材、枕木、レール、鐵管、鋼材、豆板粕、石炭、原鹽等をいふ

バック・フレイト Back Freight. 船主が積荷を陸揚港に運送し受荷主にこれを引渡さんとすも受荷主が運賃を支拂はぬ場合船長は積荷を留保し、又は裁判所の許可を受けてこれが鑑賣を爲しその代金を運賃に充當し尙不足なる場合これを荷送人又は備船者に請求する。この不足運賃をバック・フレイトといふ

發航 出帆と同意義
ハッチ Hatch. 船舶への貨物出入口

早船 取引上二様の意味に使用され、一

は貨物の積取を急ぐ場合に於ける廻船期日の早き船を意味し、他の一つは備船者の希望に應じ直に引渡し得る船をいふ

バラント Ballast. 荷脚又は底荷と稱せられるものをいふ

バラスト・タンク Ballast Tank. 荷脚を作る爲め船舶の一部に水艙を設け水の出入によつて吃水を加減するその水艙をバラスト・タンクといふ

バンク・ファイア Bank Fire. 汽罐の火を埋火にして置くこと

バー Bar. 河口又は港口にある沙洲をいふ
バース Berth. 錨地、船中の寢床
バンカー・キャバンチー Bunker Capacity. 石炭庫載炭能力
ハリヤード Halyard. 帆桁、旗等を上下する揚索
ハーバー・マスター Harbour Master. 港長、港務部長
ハーバー・デューズ Harbour Dues. 港費

ヒ

ビーム Beam. 船梁、甲板の裏にあつて甲板の骨となり補強の用を爲す梁材をいふ

ビー・エル・ビー・エル B. L. 船荷證券 Bill of Lading. の略語

日貨備船 特定の航海の完成を以つて目的とする場合、日數により備船期間を定める備船契約の様式

標準運賃 一の市場を中心として一年を通じて最も荷動きの多き例へば若松―京濱石炭運賃、カーチポート―サイド石炭運賃、アルゼンチン―英國穀物運賃の如き、その市場の基準となる可き運賃を意味する

標準船型 造船材料、その他各種船用品の規格を統一製造しこれが供給を容易ならしめ且製圖設計の手数を省略して造船能力を増進する目的を以つて政府が豫め船型を定めて建造せしめるその船型をいふ

フ

浮標 Buoy. 俗稱浮木、航路標識用及錨船浮標の二種あり

フェア・ウェイ Fair Way. 航路、通路、港の入口

フエンダー Fender. 皮又は古綱等に作り船舶が他物に接觸する時舷側にあて、破損を防ぐ防舷材

覆甲板船 Awning Deck Nessel. 二層以上の甲板を有し最も構造輕快なる船舶を云ふ

不定期船 英語に云ふ Tramp の意義にして一定の航路並に發着期日を定めず荷動きの如何によつて隨時任意の港より港へ遊行する船舶をいふ

埠頭 Wharf. 港灣設備の一にして陸岸を凹字形に築出、船舶の繋留に便せるものをいふ

船脚 Draft. 船舶の水面下に沈下せる部分をいふ、吃水の俗稱

フ

船側渡 普通輸出港にて本船の船側まで貨物を持來つてこゝにて受渡を了る取引上の貨物受渡條件の一つをいふ

船鑑札 船籍の證明を爲すものにて小船は常にこれを所持して船舶國籍證書に代ふるものなり

船込 港灣に於ける船舶が著しく輻輳せる状態をいふ
船床貨 裸備船と同意義
船荷證券 B. L. と同意義
船腹契約 船腹全部に就て運賃額を定める契約を云ふ Lump Sum Freight. と同なり

フリー Free. 船舶がその航海を終り何時にても次の航海に就き得る状態になる時をいふ

ブロークン・スペース 貨物を船積する場合、貨物と貨物との間又は船艙内ピラー、スタンション等との間に生ずる間隙をいふ

分損 全損に對する語

米材 米材とは北部太平洋岸より日本向輸送せられる木材のことで、米松、米杉、米樺、米檜、米樺等であるが就中、米松が最も多量である。これ等は我不定期船好箇の荷物として海運市場に重視されこの運賃は標準運賃とされて居る。

ベーズン Basin. 繫船地
ベヤリング Bearing. 機関の軸受
ベルブイ Bell-Bouy. 港口に装置し波の動搖によつて自動的に鳴つて淺瀬を知らす打鐘浮標をいふ。

返船 備船期間満了の船舶を船主に返還することをいふ

變路 豫定の航路を正當の理由なく變更することをいふ

ホ

放棄船 Ship Abandoned. 海上保険に於て海難その他の事由の爲め行方不明となり、或は敵船又は海賊の爲め捕獲せられ

て船主はその所有船に對する權利一切を

保險者に委付して保險金を受取ることにあ

りこの委付船を放棄船といふ

ボート・ノート Boat Note. 揚地港に於て貨物を舁取りせし場合その舁毎に一枚宛發行する舁の貨物受取證をいふ

ボート・トップ Boat Top. 空船吃水線と滿載吃水線との間の船側をいふ

ボート・ドリル Boat Drill. 船舷操練

ボースン Boatswain. 水夫長

ボウサー Hawser. 鋼索、大綱

ボレーン Boreing. ハウスの轉訛せしものにて海員の職業紹介又は周旋を業とするものをいふ

保險航路 保險航路とは保險者の保險せる航路區域をいふ

輔佐人 民事訴訟法に於ける輔佐人とは當事者と共に裁判所に出頭してその權利を伸張し又は防衛する爲めこれを補助するものをいふとあり、海員懲戒法には地方海員審判所の認可したる場合には、被審人は輔佐人を用ふことを得る旨を規定

して居る。

北海道特産物 産業的に見た北海特産は普通、木材、雜穀、海産物、石炭等であるが海運市場では主として雜穀類、澱粉、諸海産物のみを意味するものである。

北洋材 北海道、樺太、沿海洲方面から積出される木材であつて、時には年額一千万石にも達する大量貨物であるから海運市場に與へる影響も多くこの運賃率は近海市場の標準となつて居る。

本船 特定の船を指示する場合に本船なる言葉を用ひ、又船員が本船に歸ると云ふはその乗組める船を意味するものである。

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

本船渡 船舶入港の際、船主と荷受主との貨物受渡を本船に於て爲すことをいふ、船側渡と同意義なり

船舶の大索、曳綱として専ら使用される

マニフェスト Manifest. 税關に申告する積荷目録

滿船航海 名稱の示すが如く船舶の積荷が船腹の最大限度に達し、餘地の存せざる状態を以つて航海することをいふ

マンホール Man Hole. 汽罐又は二重底に出入する狭い通路口

水先人 Pilot. 水路を嚮導する案内者をいふ

水先法 始め外國船舶の日本領海航行に際しその安全を保證する爲め明治九年西洋形船水先免狀規則の制定ありその後數次の改正を経て現在では明治三十二年三月の水先法及昭和五年十二月の同施行細則が施行されて居る

ミッドシップ・セクション Midship Section. 船舶中央斷面圖

水切り 貨物を陸上に揚げることをいふ

無税品 關稅の賦課を受けざる物品、我國

に於ては従來有税貨物中、個々に付無税輸出を許可したこともあるが、關稅定率法の實施と共に現在では皆無となつた

ムーアレージ Moorage. 碇泊所

メイク・ポート Make a Port. 入港する

メーデン・ヴォーエージ Maiden Voyage. 處女航海

メート・レシート Mate Receipt. 船より出す貨物受取證

免責約款 船荷證券又は備船契約書に掲げられる免責條項をいふ

持越 Over Carriage. 船主が運送品を當初の契約所定の港に陸揚せずして他の港に運送せし場合をいふ

原地調 貨物を揚地に於て荷渡する場合にその貨物に故障のあることを發見、これに關する原因取調を原地に照會調査すること

モデル・シップ Model Ship. 船體模型

モンスーン Monsoon. 印度洋にて五月より九月迄南西印度より、十月より十二月迄北東亞細亞より夫々印度洋に向け吹く季節風をいふ

八幡船 倭寇船の別名

ヤード Yard. 棧桁

ヤーディング・イン・トランシット Yarding In Transit. 木材の途中揚卸、保管仕譯

大和形船 西洋型船に對する國名の日本船の代名詞

優秀船 老朽船若くは不經濟船に對する新造優良船の代名詞であつて嚴格に云へば船型、速力共に優り而かも經濟的に他船を凌駕するものでなければならぬ。

油槽船 Tanker. 石油、重油等の輸送専用船

養護水 Feed Water. 汽罐中の水が航海、碇泊と共に蒸發して不足するに對し、こ

れを補給する淡水であつて普通汽罐水とは觀念上別個のものである

備船主 備船者と同意義

豫定保険 保険契約當事者の一方、即ち保險契約當事者の一方、即ち保險契約者が口頭若くは文書を以つて要件の未詳なる保險契約を申込み、これに對し保險者が承諾の意思表示を爲すことによつて成立する保險契約のことである

夜荷役 船舶の荷役は日出より日没迄又は税關執務時間内に行はるゝを原則とするも船舶が特に出帆を急ぐ場合、夜中荷役を行ふことをいふ

ラ

ライフボート Life Boat. 船舶に備付の救命艇

ライフライン Life Line. 救命索

ランディング・エゼント Landing Agent.

外國より貨物を輸入する場合、船側、船庫船、税關、倉庫、波止場又は埠頭等に於て船會社と特約して荷揚を一手に引受

ける陸揚請負業者をいふ

亂債 依裝貨物の包装の壞れたるをいふ

ランブサム・フレイト Lump Sum Freight. 船腹運賃、積荷の都合にて船腹全部を借切りこの運賃幾何と取極めることをいふ

リ

陸揚 積込たる貨物をその到着港に於て揚荷するをいふ

リーウエー Lee-way. 風壓差

リギング Rigging. 索、索具

リベート Rebate. 船會社が荷主と契約し一定條件の下に運賃の割戻を爲すをいふ

リベツト River. 紙又は鉸釘と稱するものなり

領海 Territorial Sea. 一國主權の下にある海岸の部分をいふ

離路 Deviation. 豫定航路を離れて航行することをいふ

ル

ルート Route. 航路

ルックアウト Lookout. 見張り

レベル Level. 水平、水平線

レール Rail. 手摺

連続航海 同一航路を折返し航海することであつて例へば折返し二回の場合は連続二航海といふが如し

ロ

ロイド・サニャー・レポート Lloyd's

Survey Report. 船舶の積荷が外國に於て損害を惹起したる時ロイド鑑定人の鑑定書を基礎として損害を調査することは保險證券に明記して居る、これ等の鑑定書をロイド・サニャー・レポートと云ふ、尤もロイド鑑定人のなき場所では適當の鑑定人を選定することは勿論である。

ローター船 Roter Ship. フレットナー

博士の考案せる回轉圓柱による風走船

ロープ・ラダー Rope Ladder. 索梯子

ロンドン約款 小額填補約款ともいひ海上

保險契約中の一約款、當初海上保險は全損若くは一定額以上の分損のみを補填するのみであつたが被保險者の不利と不便に鑑み或種の危険に對しては何程小額にても保證することを原則とすることにロンドン保險界に於て決定約款中に加へるに至つたのでこの約款をロンドン約款と云ふ。

ワ

割合運賃 運送契約貨物の一部のみが運ばれて運送契約が終了し、又は解除せられた場合その終了又は解除の日までに爲したる運送の割合に應じて船主が取得する運賃をいふ

割増運賃 運送契約又は備船契約に於て定められたる一定運賃以外に更に若干の運賃の割増を船主及備船者又は荷主間に協定することあり、こと場合の運賃を割増運賃 Extra Freight と云ふ

濃糖積取 臺灣の砂糖を内地に運送することを意味する、積出時期は製糖の關係上

二月より四月迄を最多とし、この期間内

にその大半の積出を了るを常とする

ワスターズ Wasters. 委託貨物の一部を

揚地に於て引取りたる後の不用積戻品

ワラント Warrant. 倉庫證券

ワーム Warm. 不凍港

ワニ船 我神話中に頻りに現はれる船名であつて、例へば大國主命が救助し給へる兎が鰐魚とその勢力争を爲し、鰐魚の部族を鰐岐島より氣多崎まで列べたとあるが如きその一例である。然しながらこの時代の鰐魚とは鮫の一種でコロコダイルではない。

参考例題索引

第一編 總說例題

海洋の學術的研究……………一
 海洋面積測定法……………二
 大洋の語源……………三
 水半球と陸半球……………四
 太平洋の名稱……………五
 世界主要海溝の深度……………六
 深海と高山の比較……………七
 海底の斷崖絕壁……………八
 海洋測深法……………八
 地球冷却説と海洋……………九
 瀬戸内海の成因……………一〇
 海洋の年輪……………一〇
 海洋の鹽分含有量……………一一
 海水鹽分の一例……………一二
 日本沿岸の潮差……………一三
 潮汐の古記録……………一四
 海流の不思議……………一四
 世界主要海流と速度……………一五

暖流と寒流……………一六
 海水は何故青い……………一六
 文藝に現れた海洋……………一七
 グロテスク自由論……………一八
 領海の主權……………一九
 海上權力と地形……………二〇
 クロムウェルの航海録例……………二〇
 人類生活と食鹽……………二一
 國是を語る地形……………二二
 世界各國の海岸線……………二三
 我國の面積と海岸線……………二四
 太平洋に於ける列國……………二五
 海運勢力表……………二六
 太平洋海軍地圖……………二七
 戰時動員計畫……………二八
 歐洲大戰直前の列國……………二九
 船舶比較……………二九
 本邦海運發展と對外貿易……………三〇
 の躍進……………三〇

第二編 海運例題

古代の海上法規……………六六
 古代貿易と海運……………六六
 ノルマンの活躍……………六九
 ハンザ同盟……………七〇
 航路發見時代……………七一
 コロンブスの米國大陸發見……………七二
 世界最初の汽船シャロツト……………七三
 トダングス號……………七四

航空機の發達と海運……………七五
 露人の日本國民觀……………七六
 海外發展の先覺者……………七七
 領國時代の海國民……………七八
 日英兩國國民の海事思想……………七八
 諾威の農産物……………七九
 濱田彌兵衛の贖略……………八〇
 東方見聞録……………八一
 海歌三首……………八二
 煙草の傳來……………八三
 世界人口密度比較……………八四
 汽車と汽船の輸送力……………八五

クラモント號の初航海……………七五
 大西洋橫斷第一船……………七五
 外國郵便發着數……………七五
 我國船舶の無線電信……………七五
 昔と今の海上旅行……………七九
 本邦棉花羊毛輸入高……………八〇
 本邦主要貿易外收入……………八二
 外人觀光客と本邦國際貨借……………八四
 帝都大震災と海運……………八六
 海運事業の複雜性……………八八
 ステベドア……………九一
 明治以前本邦海事年譜……………九二
 我國補助金制度の濫觴……………九八
 本邦歐洲航路第一船……………九九
 海運界三巨人のプロワイ……………一〇〇
 近藤廉平—中橋銀五郎……………一〇〇
 海運黃金時代……………一〇三
 歐洲大戰中本邦海運關係……………一〇五
 國際收入……………一〇五
 戰爭と日本海運界……………一〇六

外國古船輸入問題……………一〇七
 年額僅か一億弗……………一〇八
 大西洋の女王……………一一〇
 補助命令航路の内容……………一一二
 本邦主要五港貿易船入港表……………一一五
 主要國造船機所數……………一二六
 主要國石炭産額……………一二七
 洋風倉庫の始り……………一二八
 英國東印度會社……………一二九
 英國海運爭鬪戰……………一三〇
 ロイドの船名録……………一三二
 世界船舶の遞減傾向……………一三三
 本邦輸出入貿易船比較……………一三三
 貿易片荷は海運經營上不利……………一三四
 距離より見たる日英海運の位置……………一三五
 極東主要貨物の荷動……………一三六
 支那の海運……………一三七
 主要國貿易船入港表……………一三八
 新市場開拓と航路網の充實……………一三九

海運國際收支內容……………一四〇
 戰爭と御用船……………一四一
 商法上の船舶……………一四三
 ノアの函船……………一四四
 北歐ハイキング船……………一四五
 羅馬時代の遊覽船……………一五六
 カラクク型船と奴隸……………一五七
 帆船黃金時代……………一五八
 汽船の由來……………一六〇
 優秀船の今昔談……………一六三
 日本船舶の考證……………一六七
 大寶の御舟—諸手船—大阪の丸木船—菅公の乗船—平氏の御座船—日本丸—御朱印船—天地丸—安宅丸—高松藩外車船—君澤型船……………一五二
 日本汽船の歴史……………一五二
 單踏車の巨船國際汽船霧島丸……………一五六
 船級別本邦船舶表……………一五七
 船舶の建造日數……………一五八

今は昔語り緒明流造船術……………一六〇
 船の色……………一六一
 優秀船淺間丸と丸ビル……………一六二
 船の一生……………一六三
 船體の記號……………一六四
 戰時急造船の新記録……………一六七
 來福丸……………一七一
 船の燃料……………一七二
 スコッチボイラー……………一七三
 水管式汽機……………一七五
 機關の馬力……………一七六
 初歩時代の日本造船技術……………一七八
 タービン機關の快速世人を驚かす……………一七九
 タービンの減速裝置……………一八〇
 船舶と淡水……………一八一
 デイゼル發達の経路……………一八二
 デイゼル機關の稱呼……………一八四
 馬力の種類……………一八五
 世界船舶動力別比較……………一八七
 趨勢……………一八七
 船の速力と馬力……………一八八

暗車のビツチ……………一八九
 船名集……………一九〇
 船の重心移動……………一九三
 貨客船の冷蔵設備……………一九三
 世界油槽船表……………一九四
 昔の日本式捕鯨……………一九五
 蟹總詰の工程……………一九六
 噸の起源……………一九七
 噸數の比率……………一九八
 千石船……………一九九
 船名の種々相……………二〇〇
 船の壽命……………二〇一
 航路開拓の苦心……………二〇一
 船の航海……………二〇五
 巨船大西洋橫斷記録……………二〇五
 海難と送信……………二〇四
 世界一周定期航路……………二〇八
 神戸横濱基點主要港向航海日數……………二〇九
 ハーバーとボート……………二一〇
 半公港の一例……………二一一
 自由港の種類……………二一一

港灣に入るには港費が要る……………	三三四
漢堡港の浚渫費……………	三三五
本邦港灣内容……………	三三六
船長の名譽……………	三三六
水先案内法……………	三三七
本邦水先案内區……………	三三七
一番苦手は濃霧……………	三三八
磁石の由來……………	三三九
ロード・ケルビン……………	三三九
ジヤイロコンパス……………	三三九
海圖のはじまり……………	三三九
無線……………	三四〇
日本の燈臺……………	三四〇
一航海の食糧品……………	三四〇
萬國信號法……………	三四〇
日の丸と船……………	三四〇
うねり……………	三四〇
船は艱難しない……………	三四〇
船の病院……………	三四〇
船員法……………	三四〇
船舶職員試験規程……………	三四〇
海技受験者數……………	三四〇
日本海員技術の發達……………	三三七
海員審判所……………	三三九
濠洲の婦人筑波艦長を驚かす……………	三三九
世界の大神主……………	三三九
世界主要船主系……………	三三九
本邦主要船主一覽表……………	三三九
海運事業の特質……………	三三九
社外船發達の経路……………	三三九
ボルチツク海運取引所……………	三三九
巴拿馬運河通航船舶表……………	三三九
蘇士運河通航船舶表……………	三三九
世界不定期船主要貨物……………	三三九
世界不定期船の動き……………	三三九
貨物運賃と船客運賃……………	三三九
運賃市場の種類……………	三三九
世界主要航路運賃指數……………	三三九
本邦定期航路運賃……………	三三九
神戸基點世界主要港……………	三三九
船客運賃……………	三三九
チャーター・パーティー……………	三三九
世界船料指數……………	三三九
備船料算定は船の重量噸……………	三三九
解體船の話……………	三三九
船繰り……………	三三九
備船契約の要點……………	三三九
最近本邦船價趨勢……………	三三九
總噸數一萬五百噸貨客……………	三三九
船價内譯割合……………	三三九
海事行政の統一……………	三三九
暹信省の白娘燈臺監視船……………	三三九
羅洲丸……………	三三九
日本最近の海運保護施設……………	三三九
英米の海運政策……………	三三九
管船局の由來……………	三三九
ロード・レヂスター……………	三三九
模範的な英國商船法……………	三三九
本邦海事文獻……………	三三九
總噸數百噸以上世界主要國通水船……………	三三九
本邦主要造船所……………	三三九
本邦造船所建造高……………	三三九
本邦造船所職工數……………	三三九
世界建造中船舶……………	三三八
歐洲大戰と日本造船界……………	三三八
海上保險の由來……………	三三八
共同海損の規定……………	三三八
本邦海上保險契約趨勢……………	三三八
本邦海難船内譯……………	三三八
暹信省船舶試驗所……………	三三八
第二編 水産日本例題	
本邦水産需給豫想表……………	三四〇
水産と魚類……………	三四〇
母船式蟹漁業……………	三四〇
農業と水産業……………	三四〇
本邦水産價格……………	三四〇
汽船トロールの沿革……………	三四〇
鯨は捨て所がない……………	三四〇
世界に誇る蟹工船の發達……………	三四〇
鮭鱒の人口孵化……………	三四〇
漁船と無線電信……………	三四〇
沿岸漁業の特殊性……………	三四〇
フィッシュ・フイレー……………	三四〇
海藻の榮養價値……………	三四〇
本邦主要海産物輸出高……………	三四〇

第四編 皇國海軍例題

冷凍魚の製法……………	三五〇
勅諭……………	三五三
勅諭五ヶ條……………	三五三
帝國海軍の沿革……………	三五四
戦艦の防禦力……………	三五七
海軍砲の偉力……………	三五八
貿易破壊戦……………	三五九
新兵器カタバルト……………	三六〇
海軍の眼光學兵器の進歩……………	三六二
傳統を誇る皇國水雷部隊……………	三六三
潜水艦の歴史……………	三六四
空軍と海洋戦……………	三六五
偵察機の任務……………	三六六
支那事變に於ける我海空軍の戦績……………	三六七
空軍整備隊……………	三六八
海軍々令部の任務……………	三六九
戦時大本營條例……………	三七〇
鎮守府の組織……………	三七七
探照燈の光力……………	三七三
艦體の意義……………	三七三
戦争と商船……………	三七四
軍艦の無線操縱……………	三七九
米國艦隊編成の特長……………	三八〇
米國空軍の勢力……………	三八〇
英國海軍の黄金時代……………	三八二
落日の英國海軍……………	三八三
大規模の佛國空軍……………	三八四
ムツソリーニの海軍……………	三八五

昭和十二年十二月二十五日再發行
 昭和十三年十二月二十五日再發行
 昭和十二年十二月二十五日再發行
 昭和十三年十二月二十五日再發行

海事讀本與付

定價 二圓

版權
所有

著者 兼 畝 川 鎮 夫
 發行所 大阪市此花區上福島北一丁目四番地

印刷者 田中印刷出版株式會社
 印刷所 神戸市神戶區江戶町百〇二番

發行所 海事彙報社

大阪市此花區上福島北一丁目四番地

電話 總局 二四二四番
 二四二五番
 振替口座 大阪三四九九番

終

