

特 254

702

昭和十七年九月十五日

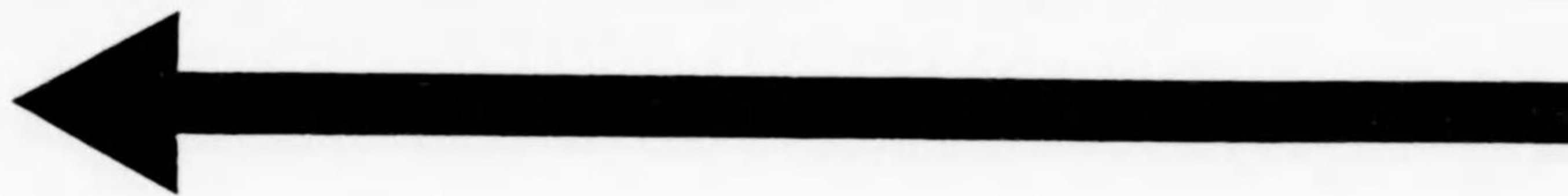
漁船の計畫建造

保証責任

全國漁業組合聯合會



始



特254  
702

## 漁船の計畫建造

### 大東亞建設と船

「海を制するものは世界を制す」と云ふ言葉があります通り、海を支配するか否かに依つて國運の消長は決するものと言ふことが出来ませう。洵に日本は海の國であり、海を以て立つ國であります。特に大東亞戰爭下の今日、海の有つ重要性は益々倍加して参り、帝國々力の伸展は一に繫つて制海力にありと言ふも過言ではありません。

今や大東亞建設の樞の音は高らかに響き渡つて居ります。そしてこの大東亞建設の最も大きな推進力となるものは大東亞の海原を航する船であります。實に船を制するものは海を制し更に世界を制するのであります。

### 船腹擴充と計畫造船

そこで政府では去る第八十回帝國議會に計畫造船に關する法律案を上程し更に今回戰時標準型を決定し、造船能力の總力を擧げて、リベットの音も高く計畫建造に邁進して居るのであります。

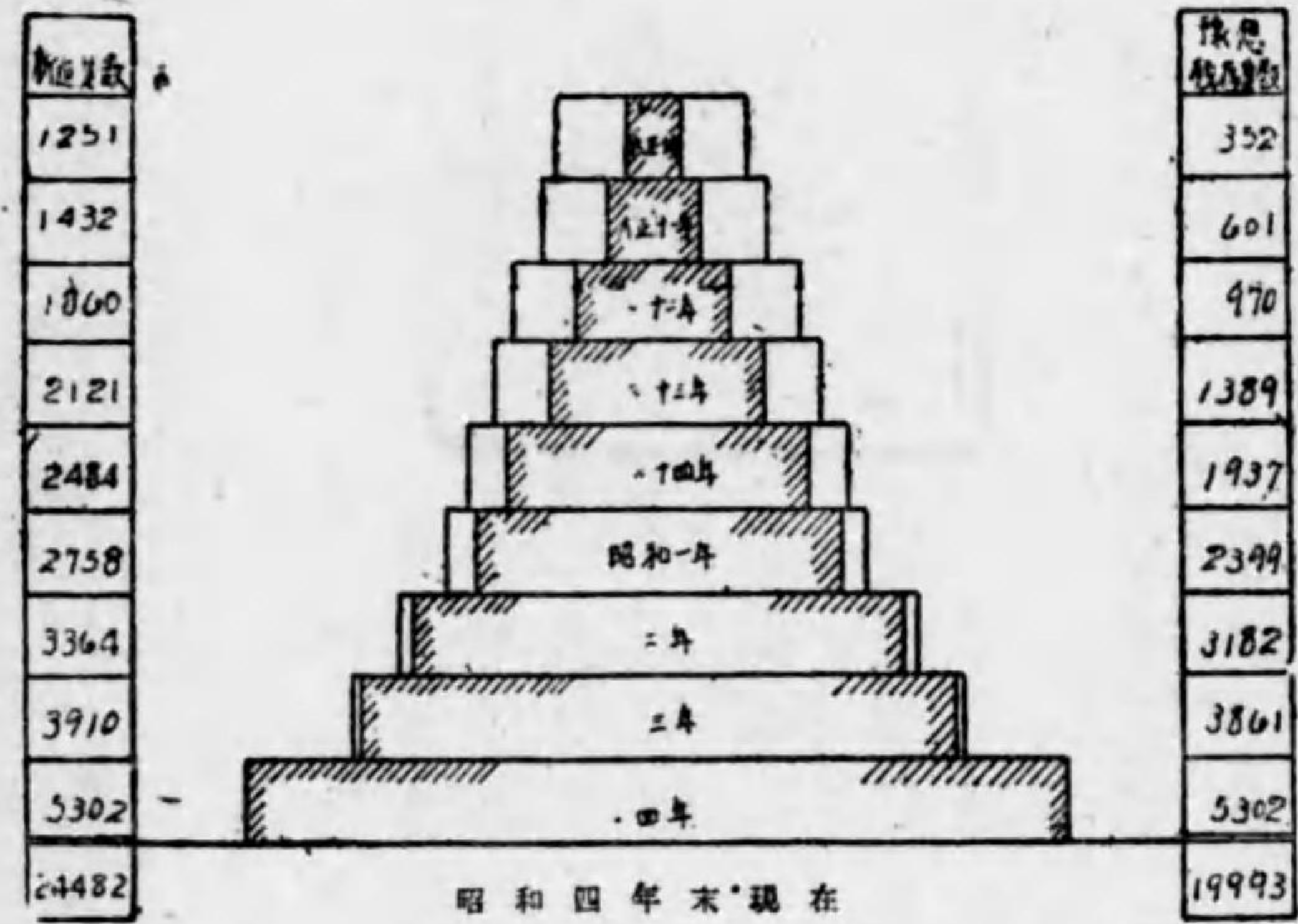
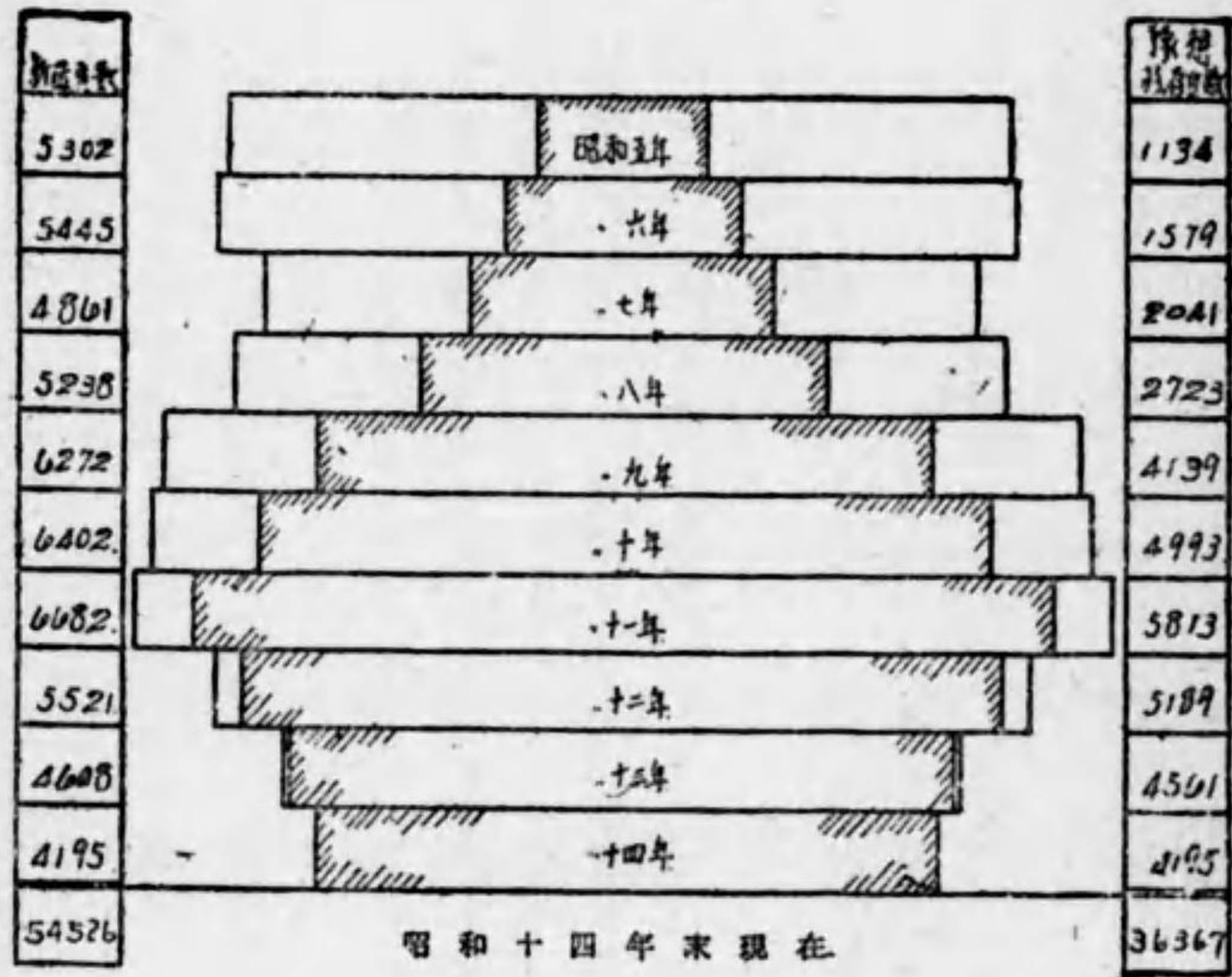
竊つて我が國の造船の現状を見るに、戰果の歴倒的展開に應じて益々増大する需要に對しては、資材及び勞力不足を克服し船腹の増強を必要とし、之が爲には計畫造船に依る船舶の急速なる建造が實施されて居るのであります。

### 漁船勢力の推移

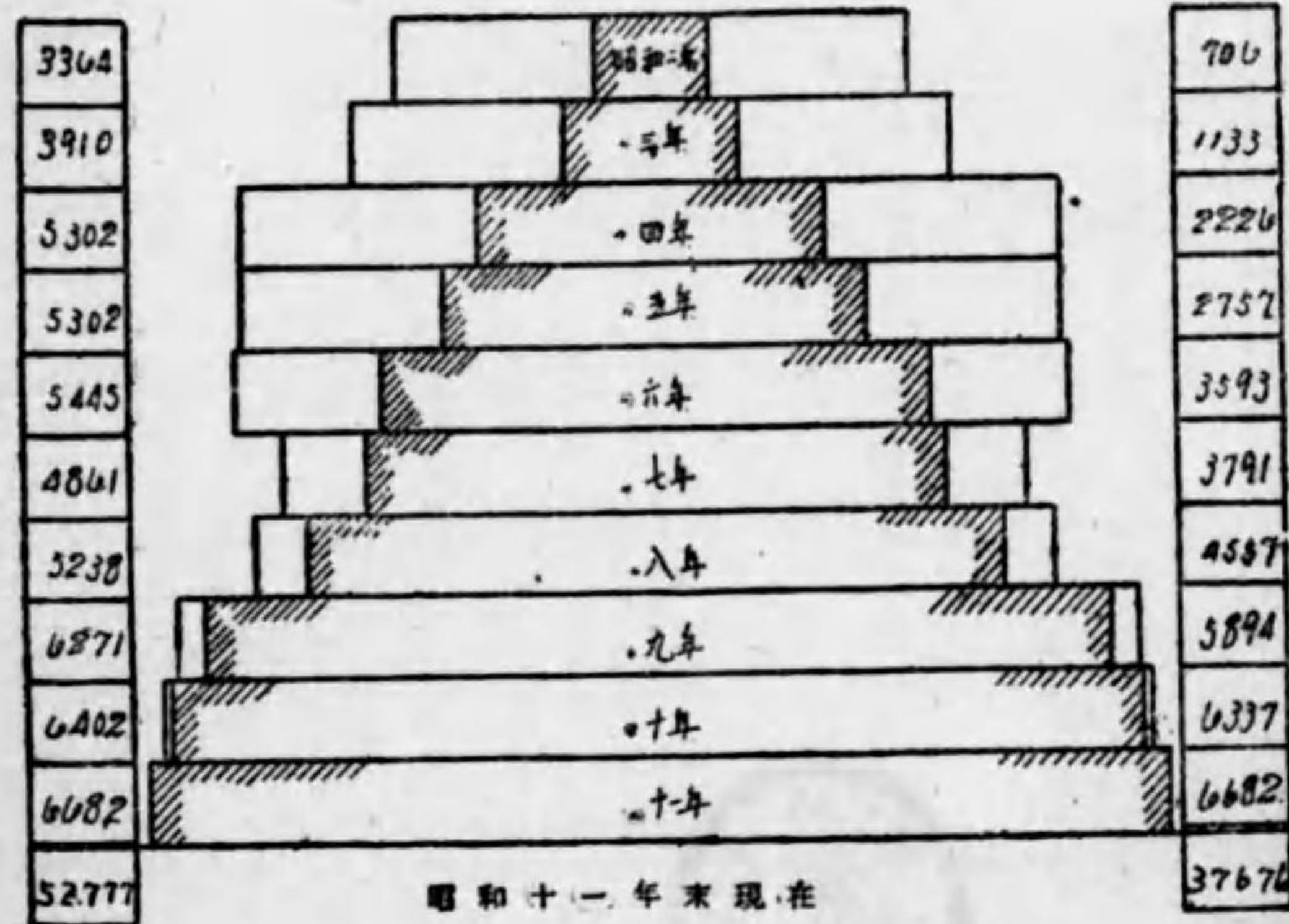
右の事情を我が水産業に就て考へれば、漁船はその勢力に於て年々減退を來し、洵に憂慮すべき状態にあるのであ



此の圖解の影線を含んだ枠は新造隻数を表はし、影線は残存隻数を夫々面積で表はしたものであります。



ります。此の情勢に就ては次に掲げる圖解に依つてその大要を知ることが出来ると思ひます。



此の表に依つて昭和四年、十一年、十四年の各年末現在に於て過去十ヶ年間の動力漁船の新造隻数と残存隻数との割合がどんなになつてゐるかといふことが解ると思ひます。

先づ昭和四年末現在を見ますと、

新造隻数は非常に規則正しく毎年増加し、残存隻数も規則正しく増して居ります。之に依つて大正十年から昭和四年までは如何に我が國の水産業が健全な發達を遂げたかを知ることが出来ます。

其の次の昭和十一年末現在を見ますと、

依然として動力漁船の建造隻数が増加の傾向を辿つて居ります。昭和七年、八年に多少凹んでゐるのは、當時が財界の不況のドン底にあつたためと、滿州事變の勃發其の他の原因に依るものと思はれます。それに次で昭和十一年といふ年を見ますと、漁船建造隻数六六八二といふ記録的數字になつて居り、正に此の邊が我が水産界の黄金時代であつたといふことが肯かれるのであります。昭和十一年末現在の残存隻数三七、六七六は昭和四年末現在の残存隻数一九九三の約倍數になつて居り、七年間に約倍になつた譯です。

次に昭和十四年末現在を見ますと、

残存隻数が昭和十一年を絶頂として十二年、十三年、十四年と減つて來てゐる。昭和四年末現在、十一年末現在は残存隻数が何れも「ピラミッド型」になつて居りますが、十四年末現在は、この型がクヅれて丁度ソロ盤玉の様な型になつて居ります。それでも十四年末の漁船勢力は三六三六七隻で、十一年の三七六七六隻に比較して三・四%減でさしたる減退を見て居らないのであります。

此の圖には昭和十二年の事變勃發以降の徵用船の数が考慮されて居りませんが、之を考へに入れて想像圖を畫いて見ますと、恐らくソロ盤玉型の下の方がズツと細くなつて、極めて不安定な格恰になつてゐるものと思ひます。而も

徵用歸還船の荒廢、修理資材不足に依る漁船の考朽を考へると、漁船勢力は數的にも量的にも著しく減退してゐることが推察せられます。

又新造の側を見ましても、昭和十四年の新造四一九五隻は昭和三年の三九一〇隻と大差なく、此の事だけを考へて見ますと、先づ「十年の退歩」といふことが出来るかも知れません。

とまれ何とかして此の漁船の現有勢力を少くとも事變前の勢力にまで取戻す方法が眞鍮に考へられねばなりません

### 漁船の計畫建造

纏つて政府に於ては戦時標準型船舶の計畫建造に着手したのであります。漁船の如き小型船舶は、鋼材節約のため出来るだけ「木船」を作ることに方針を定め「木船戦時標準型」を決定したのであります。

即ち標準型は出来るだけ運航能率を下げないで、而も努力、資材を節約して短日月の間に急速に建造せしめるため相當に構造を簡單にしたのであります。そして各造船所に一又は二の一定した船型の船舶を連続的に建造させて造船能率の増進を圖り、技術の改善を期し、大量生産を行はしめる方針なのであります。

### 漁船の戦時標準型

漁船に於きましても、從來農林省に於て推進能率良好なる一定の船型並に性能優秀なる規格機關（所謂農林型、等呼稱せられた）の使用を一般に推奨し之が普及に努めて参りましたが、今回の大東亞戰爭勃發と共に漁船の建造を急速且つ計畫的に行ふ必要がありますので、技術上比較的容易であつて耐久性に富む木船々型別表一の十二種を「漁船戦時標準型」として採用し、今後漁船の新造は總べて此の船型に依る建造のみに限定することとなつたのであります

そして此の設計を急速に進めては居りますが、早急に完成することも困難なので、その間の暫定措置として本年度に限り、従来推奨して参りました船型の内別表二の十二種の船型に限り之を認めることとしたのであります。そして農林省は道府縣別に十七年度の建造漁船数の噸數別割當を行つたのであります。尙三噸未満の動力漁船に付ては別途に割當を考慮中でありませう。

「尙参考までに「海務院型燒玉機關主要項目一覽表」及び「海務院型ディーゼル機關主要項目一覽表」を末尾に掲げましたから需要申告その他の場合に参照せられたいと思ひます。」

右の如く木造漁船は五噸以上一五〇噸まで十二種の標準型が決定されましたが、鋼船に付ては目下考究中にて、重要寸法決定次第發表せられるものと思ひます。

別表 第一

木製漁船戦時標準型要目表

名稱	船體重要寸法			概略噸數	機關		備考
	長さ	幅	深さ		規格	標準馬力	
一〇.五米型	10.50米	2.35米	1.05米	5.0噸	燒玉	二一三〇	一五
一三.五〃	13.50	3.00	1.35	10.0	燒	一一三〇	三五
一五〃	15.00	3.40	1.50	15.0	燒	二一三五	四〇
一五.五〃	15.50	3.80	1.55	19.0	燒	二一三五	五〇
一六〃	16.00	3.60	1.60	19.0	燒	二一三五	五〇

別表 第二

漁船戦時標準型に準すべき舊漁船船型及機關

一七〃	17.00	4.10	1.70	三五.0	燒	二一七五	空	主として揚繰用
一八〃	18.00	4.00	1.80	三五.0	燒	二一七五	空	
二〇〃	20.00	4.50	2.00	四〇.0	チーゼル	三一三	六	
二二〃	22.00	4.70	2.25	五五.5	燒	四一三	一三〇	
二三〃	23.00	5.10	2.55	七五.0	燒	四一三五	一六〇	
三五〃	35.00	5.50	2.80	100.0	燒	五一三五	二一〇	
三〇〃	30.00	6.00	3.20	150.0	燒	六一三五	三五〇	

新名稱	舊船型	舊重要寸法			機關種類及馬力	備考	
		長さ	幅	深さ			
一〇.五米型	五噸型	10.50米	2.35米	1.05米	燒玉	二五馬力	
一三.五〃	10〃	13.50	3.00	1.35	燒	三五	
一五〃	15〃	15.00	3.40	1.50	燒	四〇	
一五.五〃	揚繰網漁船型	15.50	3.80	1.55	燒	五〇	主として揚繰用
一六〃	一九.五〃	16.00	3.60	1.60	燒	五〇	

一	〃	揚繰網漁船	一七、三〇	四、三三	一、七三	〃	空	主として揚繰用
一八	〃	三五	一八、〇〇	四、〇〇	一、八〇	〃	空	
二〇	〃	四五	二〇、一〇	四、五〇	二、一〇	チーゼル丸〇		
二二	〃	六〇	三二、五〇	四、八〇	二、三〇	〃	一三〇	
二三	〃	七五	三三、八〇	五、一〇	二、五五	〃	一六〇	
三五	〃	九五	三四、八〇	五、五〇	二、七五	〃	二一〇	
三〇	〃	一五〇	三〇、〇〇	六、〇〇	三、三〇	〃	二五〇	

### 漁船戦時標準型取扱方針

此の戦時標準型漁船に付ては、七月十七日附地方長官宛水産局長通牒が發せられましたが、その大要は左の如くであります。

#### 記

- 一、建造割當漁船數に對する船體並に機關の建造及製作資材は海務院と協議の上、造船統制會傘下の組合を通じて配給する。(但し國庫補助金に付ては無關係)
- 二、今後は五噸以上の動力漁船の建造は、計畫造船に依るものの外は極めて困難である。(但し船體のみの建造、又は機關のみの据換は割當以上に考慮し得る)
- 三、造船所、機關製作所の決定は、道府縣よりの需要豫定書に依り農林省、海務院協議の上行ふもので、從來の様

に船主が自由に希望製作所に注文することは出来ない。(若し製作所と直接契約しても資材、勞力、等は確保せられない)

四、建造を許可される漁船は原則として代船に限る。その順位は左の如くである。

- 1、徵用中戦傷に依る沈没
- 2、漁船操業中戦傷に依り沈没破壊
- 3、徵用船
- 4、遭難船その他

### 漁船需要申請の手續

前述の様に漁船の建造は今後全部計畫造船に依る譯でありまして、水産局は海務院と協議の上、年度内に新造すべき漁船の數を決定し之を地方廳に割當するのであります。新造の希望者は

- 一、其の道府縣の水産課に漁船の種類、船型、希望造船所其の他の必要事項記載の上割當申請を致します。
- 一、水産課は之等の希望を査定の上割當通知をすると同時に、造船所の指定を受け、それと造船契約を締結せしめる譯です。

一、造船所の指定は

- イ、二一米以上の漁船に就ては海務院
- ロ、一六米以上は海務局
- ハ、一五米以下は日本木造船組合聯合會

に於て決定するのであります。

一、割當せられた漁船の資材は、木造船組合、東部西部の船用内燃機統制組合、船用機械統制組合等を通じて一元的に確保せられ、竣工期は計畫造船に依つて建造許可せられるのでありますから間違はないのであります。軍の作戦用船舶、産業充足の爲め念を要する機帆船が優先的に取扱はれますので、此の爲めに多少の遅延は免れないと思ひます。

### 標準船の性能

今般の戦時標準型は、船舶改善協會、漁船協會其他船舶機關關係の諸機關を動員し、前述の高性能發揮、急速建造、資材努力節約等の趣旨に於て政府の決定したものであります。今後の情勢が變れば船種や船型が多少變へられることも考へられますが一應戦時型として急速に設計したものであります。そして此の設計の從來のものとは異なる點は、今までの多種多様の鋼材の寸法を取纏めて新しく「船舶用鋼材標準寸法」を定めたことで、このために製鋼と資材融通の能率を非常に高めることが出来るのであります。

此の様に、この設計は戦時即應のものであります。場合に依つては非鐵金屬の逼迫に鑑み、之を全々省くか、或は代用材を使ふとかの關係で多少品質が低下することはありますが。性能は決して低下しては居らないのであります。構造も前述の通り出来るだけ簡素化を圖り、在來のもの華を去り實を探るといふ意味で、徒らに船體の強度まで減らして又操業能率の點を全然無視してまで構造を簡單にしたものではありません。たゞ外觀等は或る程度犠牲にし裝飾等の無駄を全然省いてゐるだけで、主要性能は決して下つては居らないのであります。前大戰當時アメリカが盛んに急造した戦時標準船の様な粗悪極まる亂造品ではありません。

標準型漁船は此の様に統一せられた型式であります。或は漁場に依り、漁業種類に依つて多少の不利はあるかも知れませんが、之は叙上の事情に依り止むを得ざる次第でありまして、此の際多少の不便不利は忍んで、大所高所に立つて、計畫造船、漁業生産計畫に積極的に協力する氣構へが必要であると思ひます。

### 結 語

要するに我等漁業者は「計畫造船」といふ國策に協力するため漁船々型の統一に對しては、進んで之を活用して水産食糧確保といふ負荷の重責を果す覺悟がなければならぬのであります。船型統一に依る多少の不利不便は此の際深く忍んで、限られた資材限られた努力を以てして得られた貴重な物を活用して銃後生産に貢獻しなければなりません。何事も思ふに任せぬ現代に於て限られたる物資を活かして用ふ、更に與へられたる物を愛するといふ氣持であるならば、そして漁業經營をもつと科學的に研究して行ふならば「漁船標準化」こそかへつて便利好都合と申さねばなりません。

今や官民一體となつて造船造機に邁進して居ります。

“伸びる日本”の尖兵、南北二億數千平方キロの海に活躍する「船」の建造は着々進んでゐます。九月より十一月まで「計畫造船強調期間」として全國的運動が展開せられて居ります。

「一億一心」とは「統制するものと、統制されるものが一體となる」ことにあると信じます。

我等は政府の此の戦時造船對策に十分の認識を持ち、漁船の計畫建造に協力すると共に標準化漁船の活用運営に創意と工夫を凝らし、水産食糧生産に邁進致しませう。(九月十五日)

海務院型焼球機関主要項目一覽表

馬力數	型 式	シリンダ數	シリンダ内徑 (耗)	行程 (耗)	毎分回轉數
5	1-120	1	120	120	900
8	1-150	1	150	155	700
10	1-165	1	165	170	640
12	1-180	1	180	200	550
15	1-200	1	200	220	500
20	1-225	1	225	250	460
25	1-250	1	250	280	410
30	1-275	1	275	310	370
40	2-225	2	225	250	460
50	2-250	2	250	280	410
65	2-275	2	275	310	370
75	2-300	2	304	343	335
90	2-330	2	330	355	330
115	3-300	3	304	343	335
140	3-330	3	330	355	330
180	3-360	3	362	406	295
200	3-380	3	387	413	285

- 備考 1 馬力數は船舶用内燃機關販賣價格を定むる馬力算定式に依る  
 2 型式は 5 馬力乃至 65 馬力のものに在りてはシリンダ數とシリンダ内徑 (耗にて表したる數) とを以てし 75 馬力乃至 200 馬力のものに在りてはシリンダ數とシリンダ内徑 (耗にて表し其の第一位を零としたるもの) とを以てす  
 3 5 馬力乃至 65 馬力ものは船舶用小形發動機規格に適合す  
 4 75 馬力乃至 200 馬力ものは船舶用小形發動機規格に依らざる臨時規格とす

昭和 17 年 4 月 海 務 院

海務院型ディーゼル機関主要項目一覽表

馬力數	型 式	シリンダ數	シリンダ内徑 (耗)	行程 (耗)	毎分回轉數
75	3-20	3	200	340	430
90	3-22	3	220	360	400
100	4-20	4	200	340	430
120	4-22	4	220	360	400
160	4-25	4	250	380	380
210	5-25	5	250	380	380
250	6-25	6	250	380	380
290	5-29	5	290	430	350
350	6-29	6	290	430	350
430	5-35	5	350	520	290

- 備考 1 馬力數は船舶用内燃機關販賣價格を定むる馬力算定式に依る  
 2 型式はシリンダ數とシリンダ内徑 (纏にて表したるもの) とを以て表す  
 3 75 馬力乃至 150 馬力のもの及 350 馬力ものは船舶用小形發動機規格に準ず  
 4 290 馬力 (5-29型) 及 430 馬力 (5-35型) は船舶用小形發動機規格に依る 350 馬力 (6-29型) 及 510 馬力 (6-35型) に準ずるものとす

昭和 17 年 4 月 海 務 院



昭和十七年十一月二十日印刷  
昭和十七年十一月二十五日發行

代 膳 寫

編輯兼  
發行人

東京市芝區海岸通一ノ二〇ノ一  
保證 全國漁業組合聯合會  
責任

津 田 雄 一

發行所

東京市芝區海岸通一ノ二〇ノ一  
保證 全國漁業組合聯合會  
責任

電話芝(43)〔自四一八一  
至四一八六

印刷人

東京市四谷區愛住町七八  
(東京三區) 新 田 憲 吉

印刷所

東京市四谷區愛住町七八  
新田商店印刷所

電話四谷(35)七七八四

431

59

終

