

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第 卷九十第

行發日一月九年三十正大

論叢

世界の貨幣交通……………法學士 作田 莊一

フイアカントの社會學論……………文學博士 米田庄太郎

海運會社の保護と海運同盟の監督 法學士 小島昌太郎

時論

奢侈課税としての關稅……………法學博士 神戸 正雄

說苑

宗教と社會主義との關係……………法學博士 財部 靜治

獨逸の國內植民事業……………法學博士 河田 嗣郎

雜錄

漁船の遭難に就て……………經濟學士 蛭川 虎三

爲替の逆調による輸出増加に就て……………經濟學士 小川福太郎

統計的計數……………經濟學士 岡崎 文規

雜 錄

漁船の遭難に就いて

蜷 川 虎 三

一 緒 言

漁業は他の産業に比して自然的條件に支配さるゝ機會が多いが、其主たる原因は、海洋狀態の變化及氣象の變化に基くものである。前者は漁業の目的物たる海洋生物の發生、繁殖、生長並に集散の直接原因をなし、後者は主として、漁撈作業を困難又は不可能ならしめ、或は漁業要具たる漁船漁具を破壊、流失せしめ、乗組漁夫の生命を失はしむる機會を作ると共に、他面、魚群の集散に對し直接間接の關係を有してゐる。而て、之等は集つて漁業經營をして危険ならしむる自然的條件を成すものであるが、之等の問題に關する統一的研究は之を他日に譲り、此處には單に氣象の變化殊に暴風等の發生

のために生ずる漁船遭難の一事實を捉へ、我國沿岸並に近海に於ける其生起の度數、分布の狀態を計數に従つて考察し、以つて漁業が自然的條件の一たる天候に支配さるゝ程度的一面を窺つて見たいと思ふ。

我國の漁業に於いても、最近發動機船の利用増加し、漁船の改良、進歩の傾向を認め得ないではないが、之を全體として觀れば、舊套を脱せず、一葉舟に棹す小規模の漁業が、其大部分を占むるを以つて、一朝、暴風の襲來するに會すれば、忽ち顛覆、沈没、破壊、流失、漂流、行衛不明等の慘事を惹起し、乗員の負傷、死亡等を見るに至る可き事は想像に難からざる所である。而て、之等危険に遭遇する機會多き漁船は、大部分の漁業者にとつては殆んど唯一の資本、資産であり、稍、大規模に漁業を經營する者に於いても其漁具と共に投下資本の重要部分となすものであるから、之が亡失は彼等の業務上の支障のみならず生活を脅威すること極めて大なるものがあると云はねばならぬ。従つて、

* 大正三年及大正七年水産統計年鑑漁船ノ項參照。

從來、此等の災害を防止し、或は蒙れる損害を分散せしむるに必要なる諸方策が水産當局者又は民間漁業者間に於いて常に考慮され來つた所で、例へば、避難港の設置、船圍場の完備、氣象豫報並に其通信機關の完成、漁船保險、漁業者の遭難保險或は遭難漁業者救恤資金の積立等が即ち之である。勿論、此等諸施設、諸方策の必要なる事は言ふ迄もない所であるが、此等が、效果多く實行されんがためには、先づ其目的たる漁船の遭難の事實が闡明せらるゝ事を以つて其第一の要件とする。材料の不足、計數資料蒐集の不便に加へて、未熟なる研究方法を以つてせる本稿は決して右の要件を満足し得るものではないが、此方面の研究の省みられざる今日、其概要を記して、識者の高教を仰ぎたいと思ふ。

計數は主として之を第十八次乃至第二十七次農商務統計より得たが、後に至つて、水産局刊「漁船遭難統計」二冊のある事を知り、之を參考して多大の便宜を得た。

「漁船遭難統計」の第一冊は明治三十五年乃至大正元年、第二冊は大正元年乃至大正十年の事實を收む。但、同書に就いて少しく疑問なるは、余が、年々の農商務統計より蒐計せるものと合計數に於いて合致しながら地方別の値に於いて屢々異なる事である。同書が、計數の出所、其他に就いて何等記す所がないから、之を農商務統計と如何なる關係を有するものか、知る事が出來ない。従つて、全部の材料は上述の通り、農商務統計に依り、其材料を得られざりし大正十年の分のみ、水産局刊行のものに依つた。

右の書は、大阪府廳の田中林三氏の厚意に依り見るを得たもので、此機會に於いて同氏に深く感謝の意を表する次第である。

計數をすべて表示することゝ、圖表を示すことゝは統計研究上必要の事であり、價値多からしむる方法であるが、圖表と計數とを以つて貴重の紙面を埋むる事を避くるた

めに、其結果を示すだけに止め、原計數、曲線圖等はすべて之を省略した、讀者の諒恕を乞はねばならぬ所である。

二、漁船遭難の概要

一般に漁船の遭難として考へられておるのは、沖合出漁中の漁船の難破、漂流等であるが、官廳統計が遭難として計上しておるものは、單に此等のみではなく、乗組員なく、緊留又は陸岸に引揚げありし漁船が暴風の襲來のために破壊流失等の損害を受けし場合をも含むのである。従つて、斯かる方法を以つて一般に被害漁船を計上すれば全國に於ける漁船の被害並に損害程度を確知する事を得るから、漁業經營統計上或は漁船保險の根據資料としては極めて便利であると共に、漁船遭難に伴ふ漁夫の死亡率其他の算定に就いては此等を區別して考へねばならぬ必要がある。今、遭難漁船を其遭難の性質に従つて之を類別し、年々の變化を見る爲めに計數整理の結果を擧ぐれば次の如くである。

	顛覆沈没	破壊	行衛不明	其他	合計
廿一ヶ年合計	五、八〇	一〇、二六	一、六四	五、七〇	三、三〇
算術平均	二七・八	四九・二	七九・二	一四・一	一〇一
比率	二六・九%	四七・四%	七・六%	一四・二%	一〇〇%
中位數	二六	四〇	五	一三	九四
標準偏倚					(±) 三・四六
分散係數					三・六%

「其他」とあるは、漂流、火災、衝突、坐礁、擱坐等に係る遭難である。

此處に「分散係數」とは Coefficient of dispersion の謂である。^{*}

右に依つて明なるが如く、明治三十四年以降大正十年に至る二十一年間の漁船遭難數は、合計、二一、五一〇隻、年算術平均一、〇二四隻である。而て之を原表に就いて見るに、その最も少い年は五六一隻(明治四十一年)、最も多い年が一八三五隻(大正二年)で、最多の年は最少の年の約三・四倍に當るが如き著しき差を示してゐる。既に標準偏倚又は分散係數の値より窺ひ得るが如く、年々の遭難數の變動は極めて

* Secrist, An Introduction to Statistical Methods p.407.

大であつて、平均的に見て、算術平均の三四・六%の變化の存することを知るのである。従つてかゝる變動大なる値の算術平均は決して真相を語るものではなく、年平均視し得べきは寧ろ中位數 Median の九四九隻であると言はねばならぬ。尙確實ならしめる爲めに、中位數(明治三十九年が之に當る)の前後二ケ年、合計五ケ年間の算術平均を求むれば九四三隻を示し、中位數と大差はなく、算術平均に比すれば七〇餘隻の差を存してゐる。即ち、毎年普通に起り得べき遭難漁船數は九五〇隻内外と見て大なる誤をなすものでないと考へられる。更に此等年々の遭難數を検して、長年月間に増加又は減少の一定の傾向を存するや否やを見るに、長期變動傾向 secular trend の如きは、全く之を知ることが得ず、年々の値の變化は、其年の事情即ち、遭難原因生起の度數並に其力の強弱に應じて増減するものと推知され得るのであつて、少くも此の研究に用ひた材料の範圍内に於いては人爲のよく、遭難を防止し、之を減少せしめ來つた

様な事實を窺ふことは出来ない。

次に、年々平均九四〇隻餘の數を示す遭難漁船に就いて、之を遭難の性質より分つて見れば勿論、年に依り其内容を異にするけれども、平均的に見て破壊の厄に遇ふもの最も多く、全數の四七・九%、顛覆沈没するもの二六・九%、而して、行衛不明として終に遭難船の形骸に接し得ざるものは全數の七・六%に過ぎない。其他右に示すが如き種々の事故の爲めに發生する遭難が一七・三%とすれば、遭難の内容をなすものは、主として、破壊、顛覆、沈没等であつて全體の八五%を占むる事となる。既に述べた様に、上記の遭難漁船中には漁夫の乗組めるものと然らざるものがある。今兩者が如何なる割合をなしておるかを見るに次の如くである。

(明治三五年乃至大正五年の一五ケ年の事實)

	乗組員有	乗組員無	總數	乗組員有と總數との比率
合計	三、三〇〇	二、五二一	一、四、八二一	三、三〇〇
平均	八〇	二七	九七	八二・八%

標準偏倚
分散係數

一・三三
一・四三%

即ち右の結果に依れば、全遭難漁船中、乗組員あるものは平均八三・八%を占め、残り、一六・二%が、乗組員なき遭難漁船である。従つて遭難漁船として官廳統計に擧げられるもの、大部分は、出漁中の遭難と見做して差支へないのである。

最後に、年々遭難する漁船が、全國の現在漁船數に比し幾何の割合をなすものかを知る爲めに、現在漁船數を知り得たる明治三十八年乃至大正八年の一五ヶ年の事實に徴するに、即ち、漁船遭難率として考へらる可きものは、大體、一・二一%乃至四・四九%の間に在つて、其算術平均は、二・二〇%である。之に依つて見れば、我國沿岸、近海に於ける年々の遭難數は漁船現在數千隻に對し二隻の割合をなすのである。

最少—最多	二五—二九	二七—三〇	三五—三六	三八—三九	三三—三五	三九—四七	七二—六六	七五—五三	三二—五二	三九—二〇	二六—三六	三六—五二	三六—一〇	二二—六四	三六—八	三七	一〇七〇
算術平均	二五・三	二七・〇	三三・〇	三三・五	三三・四	五〇・六	五五・五	六六・〇	三三・四	三六・八	三七	一〇七〇					

要之、遭難漁船數は、毎年九五〇隻内外と見做す可く、而て、之を現在漁船數より見れば、

大約其二%に當り、又遭難の種類よりすれば、破壊さるゝもの最も多く、全遭難漁船の四七・九%、顛覆又は沈没するものは二六・九%であつて之に次ぐ。更に漁船にして、乗組員なくして遭難の厄に遇ふものは一六%餘に過ぎないのであるから如上の遭難漁船の大部分は船體と共に乗員の遭難するものと考へられる。

三 遭難の季節的變化

既に述べた如く、漁船の遭難は衝突、火災、坐礁等の特殊な原因に依るものは少く、大體、直接暴風のために顛覆、沈没するものであるから、遭難の季節は暴風の季節であることを想像するのは決して困難なことではない。以下、實際の計數に従つて之を審にしたいと思ふ。

中位數を中心として五ヶ年平均

一	二	三	四	五	六	七	八	九	十
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

右の表より觀取し得るが如く、同一月であつても遭難數の變動は定りなく、最少、最多の差は著しく大である。例へば六月を採つて見るに三七年には僅に五隻に過ぎないものが、四四年には三四七隻なるが如き、年々の動搖は決して少くはないのである。従つて斯かる場合に其月の算術平均を採つて之を其月に生起し得べき遭難數の蓋然値 *probable value* とする事は困難であり、又無意味の點が多いのであつて、寧ろ中位數を採つて其月の特徴とする方が事實に近いものゝ様に考へられる。上表に於いて中位數を示し、尙中位數の前後二ヶ年即ち中位數を中心とする五ヶ年の算術平均を示したのは、實に斯かる理由に基くものである。

中位數より判斷すれば、毎月普通に起り得べき遭難漁船の數は一八乃至八七隻の間に在るが更に十二ヶ月の中位數を求むれば四九(四月)乃至五〇隻(三月)で、之を以つて毎月普通に起り

一	二	三	四	五	六	七	八	九	十
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

得べき遭難數とする事が出来る。算術平均に依れば、八五隻を以つて毎月の蓋然値となす事を得るが、之を以つてしては、事實に近いものと見做し得る値を得難い事は既に述べた所である。今更に此の理由を確かむるために、二十一年即ち、二五二ヶ月に就いて頻繁數表を作製し之に就いて見るに、三一乃至六〇隻の遭難數を示すは二五二ヶ月中九二ヶ月即ち三六・五二%であるが、六一―九〇隻の遭難は三九ヶ月一・一一%に過ぎず、而て、六〇%以下の場合には全體の七七%餘であるから之より推しても中位數の五〇隻内外を以つて毎月發生すべき遭難數とするが妥當である。

右に述ぶるが如く、五十隻内外の遭難數は毎月之を豫期すべきであるが、季節的特徴として之以下に屬すものは一月乃至七月の七ヶ月、以上なるは八月乃至十二月である。即ち遭難の多きは八月以降で特に九月(八一)及十二月(八七)

に多いのである。而て、六月(一八)及七月(二一)が一年中、最も遭難の少い時期で、三月及四月に比し更に低い値を示し、一、三、五の三ヶ月の各月に於いては、此等最少の月の約二倍の數値を示すのであるから、六、七の兩月を以つて特に遭難の少い月と認める事を得る。

斯かる變化は全國を一様に見ての結果である。氣象上、各特徴を持つ地方を同一に扱ふことは危険たるを免れないが併し、之に依り、我國沿岸に於ける遭難の季節的變化を大體窺ひ得る。更に詳細なる結果を得んがためには地方別に季節的變化を定めなければならぬが地方別に然かも月別に計數の公表されたのは極めて最近の事に屬し、不充分なる材料は此の目的に副はないのである。併し、極めて大體の論としては、上述の全國的に觀たるものと大差ないと斷じ得られる様に考へる。即ち、各地方共に、九月、十二月に最も多く、六月、七月に少いのは太平洋、日本海岸の區別なく其規を一にしてゐる。唯、北海道に於いては、十二月も他の月に

比し、少いわけではないが、九月、十月に多いと共に四月に著しい遭難數を見るのは此の時期が天候の險惡なる時期であると共に、春鯨の漁期であるがために、遭難の機會も多い結果とならざるを得ない。

四 地方別遭難數

年々の遭難數の變化及季節的變化は上述の如くであるが、然らば、斯かる値は我國沿岸各縣に如何に分布するものであるか、換言すれば如何なる地方に遭難多く如何なる地方に少いのであるか、以下少しく之に就いて研究を試みて見たいと思ふ。

各地方に依り、遭難數の異なるのは主として其地方の天候狀態によるのであるが、天候狀態を同うしても其地方に行はる、漁業の種類、漁場の遠近、避難港の有無、船圍場の完備の程度、漁船の改良發達の程度等に従つて著しく異なる結果を生ずるであらう。而て又天候が主たる原因であるがために、同一地方であつても、暴風の襲來の度數並に強弱に依り其及ぼす結果を異に

するものであつて、遭難地方別の一表を見れば之を窺ひ知り得る所である。従つて季節的變化を論せし場合と同じく算術平均を以つてしては其地方の事實に近い平均的遭難數を知ることには困難であるから此處には主として中位數を以つて其地方の普通に生じ得べき遭難數と認め

た。
遭難數の最も多きは北海道で、算術平均を以つてすれば年平均(一〇二四隻)の約二一%は北海道の占むる所である。其中位數一九一隻は何れの地方よりも多く、他の地方中最も遭難數の多き島根縣の四四隻に比し約四倍に當り、到底他の地方は之と比肩し得べくもない。今、此等三七地方の順位を見るに、右北海道の一九一隻を最高とし、沖繩の一隻を最低、香川の一〇隻を中位數とする。今、中位數の一七隻以上を示す地方を遭難最多の地方、六隻以下の地方を最少の地方及此の兩者の中間に位する地方を普通の地方とすれば大體次の如くに區別する事が出来る。

最多地方。北海道(一九一)、島根(四四)、長崎(三五)、千葉(二八)、山口(二七)、和歌山(二三)、鹿児島(二二)、愛媛(一九)、茨城、宮城(一七)、

普通地方。愛知、大分(一五)、新潟(一四)、三重(一四)、石川、富山、徳島(一二)、高知、兵庫(一一)、香川、岩手(一〇)、山形、福岡、静岡(九)、福井、神奈川(八)、廣島、青森(七)、

最少地方。鳥取、秋田、宮崎、東京(六)、佐賀、福島(五)、熊本、岡山、大阪(四)、京都(二)、沖繩(一)。

各地方に於いて年々生起すべき遭難數として平均視し得べき値は大體右の如くであるが、既に屢々述べた通り、遭難數の變動は同一月に於いても亦同一地方に於いても可成に大なるものであるから、今、中位數の値より區別せる右の三區分に於いて、最多の限界を見るに、各、一定の限界を定め得るが如くに思はれる。次表の如くである。

* 水産局刊 漁船遭難統計參照。

	最高の限界	最高の算術平均
最少地方	一四一七九	三九
普通地方	二七一三七〇	一三四
最多地方	三九一七〇八	二四一

即ち二十一ヶ年間の事實に徴すれば、最少地方に於ける最多の遭難數は七九隻であるから、此の最少地方に屬する諸縣に於いては、少くも七九隻程度の遭難數の生起すべきことを豫想しなければならぬ。同様に普通の地方に於いては三七〇隻迄を、最多の地方に於いては七〇八隻迄を發生可能な範圍としなければならぬ。但し北海道は最多地方の島根に比較しても四倍餘の遭難數を示す地方であるから之を除き本土のみに就いて其限界を見れば、五二九隻が最高限界となる。尙此等の點に就いては、偏倚の研究を試み、各縣別に詳細に論すべき問題を存するのであるが、此の小論に於いては之を他日に期し最高値の算術平均を算出し、右三區分に屬する諸縣に於いて普通に生じ得べしと考へらるゝ最多遭難數と假定しておく。従つて此の値に依れ

ば、最多地方に於ける普通に生じ得べき最多遭難數は二四一隻であり、普通地方は一三四隻、最少地方は三九隻であつて、極めて大體ながら此の三區分に屬する諸縣の特徴を窺ふに足るのである。

更に之を地圖上に見れば一層明かであつて、遭難最多地方又は之に近似の遭難數を示す普通地方に屬する一部の地方は、大概ね暖流流域に在つて漁業の最も盛に、沿岸、近海、遠洋漁業の共に振へる地方であるが、又地形的に見れば、岬角地方で、暴風の襲來を受け易き地方である。即ち、宮城の金華山附近、鹿島灘を控ふる茨城、千葉の九十九里、銚子方面、知多半島、大王崎より潮岬に至る愛知、三重(熊野灘)、和歌山の沿海、燧灘、伊豫灘、豊豫海峡、豊後水道を控ふる愛媛、大分の二縣、而て、最も南端の岬角地方であり島嶼に富む鹿児島縣の沿海等が即ち之である。此等の地方は、秋刀魚、鰻、鯉、鯖等の廻游性魚族の漁業を主とし、太平洋岸の水産上最も重要な位置を占むる地方であ

る。而て西南海に於いては長崎縣が最多地方に入るのであるが、之又岬角島嶼の地方で、島原半島方面、大村灣より五島附近及び壹岐、對馬等我國に於ける重要漁場たると共に暴風の襲來頻繁なる地方である。

日本海岸に於いては島根縣沿海は最多地方に屬し、濱田沖合、隱岐附近の良好なる漁場は人の知る所であり鳥賊漁業は特に著名であるが、遭難の季節を明にせぬために、此等の關係を即斷する事を得ない。山口縣は日本海方面に面する部分と瀬戸内海に面する部分とあり、然かも亦、遭難も兩方面に在りて、直ちに何れを以つて多しとする事を得ないが、大體に於いて、阿武、大津、豊浦三郡の沿海に比較的多きを以つて、假に日本海方面の部に加へたのである。

更に北海道に至つては、鮭、鱒、鱈、鯡、鰯、蟹等の漁業に於いて、又昆布其他の海藻並に軟體類殊に貝類の採取に於いて我國の最大漁場であるが、暴風雪、濃霧、寒氣等が漁業を困難ならしむると共に、漁船の改良發達、極めて遅々

として進まざる結果は、其遭難數に於いて全國に冠絶するの結果を生じてゐる次第である。

太平洋岸に於いては紀伊水道より土佐灣にかけて徳島、高知の沿海、日本海に在つては能登半島より佐渡に至る新潟、富山、石川の沿海が上述の最多地方に於いて遭難多き地方である。

其他の地方は、大概内海内灣の漁業を主とするか、沿岸の小漁業以上に振はざる地方であるが、尙漁業相當盛なる地方にて少きは、主として地形と天候の關係に依るものと考へられるが此處に個々の地方を吟味する邊を有せぬので、詳述を避ける。次に、地理上の區域より見て、太平洋岸、日本海岸、西南海、或は北海道沿海と細別し、其特徴を定め様としたけれども、北海道沿海が特に大なると、太平洋岸が、日本海方面に比して僅に大なる傾向を見るのみであつて、より以上の特殊なる傾向を窺ふことは出来なかつたが、此等の點に就いては、今後、地方の事情を明にして、再び論じて見たいと思ふ。既に述べた様に、一地方一年の遭難數として

蓋然値視得べきは一〇隻であるが、更に頻繁數表を作つて遭難數分布の状態を見るに次の如くであつて、之に依つて見るも前述の結果が大體に於いて誤なきものと言ふことが出来る。

遭難數	回數	比率
一	一〇	三・八九%
二	二〇	二〇・二%
三	三〇	二四・六%
四	四〇	一〇・六%
五	五〇	六・〇%
一〇	一〇〇	二・二%
二〇	二〇〇	四・三%
三〇	三〇〇	一・九%
四〇	四〇〇	一・一%
五〇	五〇〇	〇・八%

五 遭難漁船乗組員の死亡率

遭難人員は年に依り差異はあるが、明治三五年乃至大正一〇年の二十ヶ年の事實に徴するに二四七一人乃至四九五五人の範圍に在つて其算術平均は三八一九人、極めて大體に見て四千人内外の遭難者を生ずるわけである。而て此等遭

難者中一六・八%乃至三六・五%の者、即ち算術平均に依れば、二三・四%の漁夫が生命を失ふこととなる。既に述べた如く、遭難漁船中、乗組員あるものは全遭難漁船の八〇%を占むるのであるから、遭難數の年平均(算術)一〇二四隻に就いて乗組員あるものは八一九隻となり、右の死亡者八九三人を之に對比すれば、一隻當り一人(一・〇九)の死亡者を數ふることとなる。

(中位數に依れば一・一八)

我國の漁業者は本業として之を營む者男女を合せ六十七萬餘、而て兼業をなす者が略々之と同數あるものとすれば、全漁業者は百四、五十萬となるが、今、沖合出漁、遭難の機會あるは主として、本業者にして且男のみと假定すれば、其數は大約五十二萬とする事が出来る。而て、年々の遭難者は略四千人であるから本業にして且つ男である漁業者の〇・七%が遭難の厄に遇ひ、而て其二三・四%が生命を失ふのであるから、結局、本業男子漁業者の〇・一%即ち千人に一人の死亡者を見ることとなる。併し、

實際に於いて、漁業者数の極めて曖昧であり、且つ此等漁業者の中、果して幾何の者が、かゝる危険を冒して漁撈に従事するか、明かでないから、此の結果たる値も、右の諸假定を認めてのみ、意味があり、其範圍内に於いてのみ、信せられるのである。

六 結 論

以上述べ來つた所を要約すれば我國沿岸に於いて、年々九四〇隻(中位數)内外の遭難漁船を數ふるを以つて普通とすべく、其算術平均は一〇二四隻を示し、其中、乗組員ある漁船は八〇%を占めてゐる。季節的に見れば九月以降十二月に至る期間が遭難最も多く、六、七の兩月が最も少い。北海道は九月以降四月に至る期間に於いて最も多い。地方的に見れば、沿岸岬角地方、漁業繁盛地多く又太平洋は日本海に比し稍其數が多い。北海道は内地の中最も多き島根の四倍に當り、全國の遭難數の二一%を占めてゐる。斯くして失ふ年々の漁船は、漁船現在數の二%、而て、遭難漁夫は約四千人、其死亡者は

遭難者の二三%、本業漁業者(男)の一%である。斯くの如き遭難を惹起せしむる主たる原因が天候に在る事は言ふ迄もないが、殊に我國は南方より來る颱風に見舞はるゝ機會の極めて多いと共に、支那大陸に發生する低氣壓は又我國沿岸に進行し來り、暴風の因をなすが故に、此等に依つて生ずる天候の變化は屢々多數の漁船をして、悲惨なる遭難の運命に陥れしむるものである。而て、此の二個の暴風の原因中、颱風は晩夏初秋に我沿岸を襲ひ、低氣壓の襲來は主として四、五の兩月であるが、我國に於いて普通暴風季節と言はるゝは右の颱風の襲來期なる晩夏初秋であつて、上述せる如く、漁船の遭難數も此の時期に最も多いのである。北海道の天候は内地とは著しく異り、風速に就いて見るも四季何れも内地よりも強く、殊に冬期に於いて甚だしいので十月乃至五月は暴風季節である。北海道沿海の遭難が此の季節に多いことは既に述べたる所である。遭難の最も少いのは六月、七月であるが、此の時期が暴風の最も少い時であ

* 中川源三郎 日本氣候學 p.270.

** 日本水路誌 第七卷 p.11.

る事は言ふ迄もない。要之、遭難の季節的變化は暴風の季節的變化と殆んど相一致し、結局、暴風の襲來の頻繁度數並に勢力の強弱に依り、遭難漁船數に變化を生ずるのである。

斯かる天候狀態の變化は自然力であつて人爲の如何ともなし能はざる所である。人力のよくなし得る所のものは、此危険なる自然力を防止し得る漁船と技術とを有し、且又之より避難する諸施設を講ずる事である。然るに我國に於いては此等の諸點に缺くる所の大にあるがために一層漁船の慘事をして大ならしむる傾がないではない。二、三その原因を擧ぐれば、漁船體の狹少、設備の不完全、漁撈技術上の知識の不充分、避難港の不備、海陸氣象豫報機關並に通信方法の不備等が即ち之である。

漁船の發達を統計に依つて見れば、年々和船型を減じ、西洋型を増加し、又動力あるものを増加して動力なきものを減ずるの傾向はあるが、其大部分を占むるものは動力なき小型の和船である。而て又動力を有すと云ふも、其多く

は發動機船で然かも二十噸又は二百石未満のものが大部分を占め、然かも漁船としての設備は極めて不充分であつて従つて遭難の機會も必ずしも少しとせぬのである。現に漁船に就いては、過去二十年間に進歩の跡を見る事は出来るが、遭難數の減少し行く傾向の認め得ざる事は先に述べたる所である。勿論、此の間に於いて漁業は發達し、漁場は遠距離になつたに違ひない、而て、若し漁船の遭難が、かゝる事由に基くものであれば、漁船は相對的の意味に於いて全然進歩發達せぬものと言はねばならぬ、漁船の發達改良をば、漁撈法の變化、漁場の變遷に伴はしむる必要のある所以である。極めて不十分ではあるが、今、如何なる種類の漁船が遭難の機會多きかを見るために大正七年乃至十年の算術平均値を示せば次の如くである。

動力なきもの	
五噸又は五十石未満	五—二〇噸
二一噸以上	二〇噸以上
計	
一一五〇	七七
四	一二三九

動力あるもの

蒸氣機關	發動機
二〇噸未満	二〇噸又は二〇噸又は
二〇〇石未満	二〇〇石未満
二〇〇石以上	二〇〇石以上
計	
五	一〇
一	四一
	五六

右の絶對値より比較すれば、動力ある漁船は全遭難漁船の四%を占むるに過ぎず他は全べて動力なきもので然かも五噸又は五十石未満のものが八九%を占めてゐる。今、此等漁船の遭難數を比較するには、漁船現在數を以つて除し同一單位にせねばならぬが、右と同一年度の現在數を確知し得ざるを以つて、大正四年乃至八年の五年平均を以つて之に代へ概算するに其比率の示す所は動力船に遭難率多く又動力なきもの間に於いては船型の大なるものに遭難率が大である。此等の事實は、漁場の距離又は漁撈法と漁船との間の關係の比例せざる事が主因ならんも、漁船運用術の不充分なること、通信機關の殆んど設備なきこと、避難港の備なきこと等にもよる可く、或國に於いては、漁船の改良發

雜錄 漁船の遭難に就いて

達と相挨つて避難港の設置は急務なる可く、通信機關に就いても最近、漁船に簡易無線電信の設備を許さるゝに至り、現今、八十餘隻の漁船が之を具ふるに至れるが、此等設備の完成と、當業者の技術知識の發達とは從來の莫大なる遭難數を著しく減少する機運を作るに至るであらう。従つて此處に吾人の要望する所のものは、水産技術教育の充實と擴張であり、又水産科學研究の奨励である。我國に於いて此の方面に對する一般の注意の缺け、當局者に於いても此の點に就いて多く意を用ひないのは遺憾と言はねばならぬ。併し又、現状に於いて缺くる所のものは、技術並に知識の問題のみならず經營資金の問題である。漁業資金の不足は、不充分的設備の漁船を、遠洋近海に用ひ、單に資本的冒險のみならず技術的冒險を試みるのであるから、世人一般より、漁業を危険視さるゝも故なきことではない。漁業資金の問題は、現在の漁業問題解決の鍵鑰である。而て此の資金の問題の解決策としての研究問題の一として、漁業

經營組織の問題は極めて重要であり、此の問題の考究され解決さるゝに非れば眞に經營上の危険を分散し漁業を安全にし、資金を吸収する事は困難であらう。余は水産經濟上、此の問題を重要視するが故に、他日稿を改めて詳論したいと思ふ。

如上の諸方策は何れも危険豫防策であるが、豫防策は結局豫防策であつて、之のみを以つてしては、漁業者の被害を憤ひ、彼等の業務、生活を安全にし、家族の生活を保障する事を得ない、此處に、保險の必要を認めるのであるが、上述の如き極めて概括的研究に依るも、漁船並に漁業者の保險は可能の如く考へられるのであつて、此等の點に關しては如上の諸點を一層計數的に研究すると共に、漁船建造費、漁業と季節並に氣象變化の影響等を考察する必要ある可く、漁業現勢調査の如き、漁村調査の如きが此等の目的に對し一層必要なるが痛感さるゝのである。更に材料を整へ、計數の正確を期して、精密の研究を試みる希望を有するが、今此

處には、大要を記して、概括論に止むる次第である。