



わが国におけるマグロはえなわ遠用漁業根拠地の盛衰(1)

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2012-11-07 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 古川, 史郎 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00001229

わが国におけるマグロはえなわ遠洋漁業根拠地の盛衰(1)

古 川 史 郎

北海道学芸大学釧路分校地理学研究室

Shiro FURUKAWA : Vicissitudes of the
bases for tuna long line fishery in Japan

目 次

I. 研究目的と調査法 1. 遠洋漁業根拠地の概念 2. 研究目的 3. 調査法 II. マグロはえなわ遠洋漁業の 発達 1. 第二次大戦前 2. 第二次大戦後 (以下次号)	III. マグロはえなわ遠洋漁業根 拠地の発達 1. 第二次大戦前 2. 第二次大戦後 IV. マグロはえなわ遠洋漁業根 拠地の成立条件 1. 第二次大戦前 2. 第二次大戦後 V. 結語
---	--

I. 研究目的と調査法

1. 遠洋漁業根拠地の概念 遠洋漁業根拠地とは、遠洋漁船が漁場より持ち帰った漁獲物を販売し、また、次期航海のための出漁準備をととのえるにあたって必要とされる停泊施設、魚市場、製氷・冷凍施設、加工施設、油槽所、鉄工所、漁業無線局、船舶用品を扱う店舗などが整っていて、いわゆる漁港の景観を呈する場所をさしている。遠洋漁業根拠地の中には、指定漁港のうち特定第三種および第三種漁港の大部分と、指定港湾のうち遠洋漁船用の港湾施設をあわせもつ場所が含まれている。次に遠洋漁業根拠地に対して単に遠洋漁業地と称する場合は、遠洋漁船船主の居住する市町村（法人船主の場合は本社または支社所在地の市町村）をさしている。両者は一致する場合もみられるが、一般に分離して存在する場合が多い。

動力化以前における漁船の航海は人力または風力にたよって行なわれたために船型も小さく、いったん使用し終れば天然の入江または河口など適当地物を利用して係留するか、あるいは砂浜に引き揚げて格納すれば十分であって、あえて特別な施設を準備する必要はなかった。またこのような小型船による出漁は一般に日帰りを原則とし、長くても数日以上にわたることはまれであったから、1航海ごとに持ち帰る漁獲物の量も少なく、これらを処理するために特別な設備を整える必要も少なかった。漁業のこのような発達段階においては、各漁船とも原則として自村を根拠に操業を続けることが可能であったから、自村即根拠地であって、漁村と根拠地の機能はま

だ分離していなかった。

しかし、明治に入って都市人口が増加し、交通機関が発達してくると、水産物、特に鮮魚の需要が増大し、水産物の国内市場が急速に拡大した。水産物の需要増加に伴って漁業は農業より分離して発達を遂げ、明治末年以後、漁船の動力化によって内地沖合漁業、続いて遠洋漁業が盛んになり、わが国の漁業は飛躍的發展の時代を迎えたのであった。

漁船が動力化されたために大型船の建造が容易になり、また氷の使用が普及したために船内における漁獲物の鮮度保持が可能になってくると漁船の大型化がいっそう推進され、また動力化によって漁船の機動力が増大すると魚群の積極的な追跡が可能になるので、漁場は動力化以前とは比較にならぬほど著しい拡大を示した。このようにして出現した大型漁船は1航海の日数がしだいに長くなり、また漁撈作業の一部が機械化されて漁獲能率が向上してくると、1航海で持ち帰る漁獲物の量は無動力船時代とは比較にならぬほど増加してきた。このように沖合・遠洋漁業の著しい発達に伴って現われた大型漁船が高効率の操業を持続してゆくには、大型漁船にとって必要な諸条件——荒天時においても安全に停泊でき、そのうえ水深が十分にある広い停泊地を有すること、漁船の持ち帰った大量の漁獲物を短時間で有利に販売できる流通機構が整備されていること、出漁準備を進めるにあたって必要とされる諸施設が整っていること——を備えた大型漁船向きの根拠地が必要になってくる。このような理由により漁船の動力化と大型化が進むにしたがって、わが国の沿海集落の中から前述の諸条件を充足できる場所が育成され、各地より多数の遠洋漁船がそこへ来集して根拠地が成立してゆく現象が認められた。

2. 研究の目的 筆者は遠洋漁業根拠地に関する既往の業績を検討してみた結果、地理学の分野においてはカツオつり 遠洋漁業と以西トロール・底びき網漁業の根拠地がおもな研究の対象とされ、いずれも立地条件を中心に詳細にわたる調査と研究が進められているが、そのほかの遠洋漁業根拠地についてはまだ十分な研究が行われていないことに気付いた。なかでも、わが国の太平洋岸に分布している主要な遠洋漁業根拠地に関する系統的な研究が進められていない点に注目して、この空白を補う意図のもとに三崎の研究を発表¹⁾したが、今回はこの研究をさらに全国の主要なマグロはえなわ遠洋漁業根拠地に拡大してみることにした。

多数の遠洋漁業根拠地の中からマグロはえなわ遠洋漁業根拠地を研究の対象としたのは、次の二つの理由による。その一つは青野寿郎博士により第二次大戦前より戦後にかけて継続されてきたカツオつり遠洋漁村に関する研究²⁾の中では、この漁業と表裏一体となして営まれてきたマグロはえなわ遠洋漁業について最少限度しか触れられていないので、マグロはえなわ遠洋漁業根拠地を研究すれば、青野博士による研究の不足を補ったうえ、両者の相違点を明らかにできると考えたためである。いま一つはマグロはえなわ漁業がカツオつり漁業とともに無動力船時代より営まれてきた長い歴史をもち、漁船動力化後マグロ漁業の主流をなして沖合・遠洋漁業へ発展したために、わが国に分布している多くの遠洋漁業根拠地の成立と密接な関係をもっているからである。したがって、マグロはえなわ遠洋漁業根拠地が成立、発展してゆく過程と、それらの成立条件を研究すれば、わが国の太平洋岸に分布している遠洋漁業根拠地の大部分の成立、発展の過程と、根拠地の成立条件が判明すると考えたからである。

このような理由に基づいて、この研究ではわが国における主要なマグロはえなわ遠洋漁業根拠地について、次の事項を明らかにしようとした。

- ① 漁船動力化後、どこにマグロはえなわ遠洋漁業根拠地が成立したか。
- ② 第二次大戦前におけるそれらの分布は、第二次大戦後いかに変化したか。

わが国におけるマグロはえなわ遠洋漁業根拠地の盛衰

㊦ 第二次大戦前にわが国の主要なマグロはえなわ遠洋漁業根拠地が成立するには、いかなる条件が必要であったか。

㊧ また、第二次大戦後、マグロはえなわ遠洋漁業根拠地の成立条件はいかに変化したか。

3. 調査方法 以上の事項を明らかにするために必要な調査のうち、現地調査については昭和31年(1956)より昭和37年(1962)に至る間に北海道より鹿児島県にわたる各地に分布する関係市町村を順次訪れて、官公庁、漁協および漁業者より資料収集と聞き取りを行なった。また資料調査については同じ期間に主として水産庁資料館および国会図書館において行ない、貴重な資料を得ることができた。

研究の対象であるマグロはえなわ遠洋漁業根拠地は全国にわたって分布しているために、限られた日数で全国の主要なマグロはえなわ遠洋漁業根拠地のすべてについて、十分な調査を行なうことは不可能であったし、また収集漏れの資料も少なくないと思われるが、今回は一応現在までに行なった調査によって得られた資料の範囲内で論ずることにした。なお、調査を行なったさいに多大の便宜を供与された関係者各位と、長い間御指導を賜った青野寿郎博士に厚くお礼を申しあげる次第である。

II. マグロはえなわ遠洋漁業の発達

1. 第二次大戦前 マグロはえなわ遠洋漁業根拠地(以下単に根拠地と呼ぶ場合がある)の分布に触れるまえにマグロはえなわ遠洋漁業の発達過程を概観しておく。この場合に漁船動力化より現在に至る期間を、第二次大戦前と第二次大戦後の二期に分けて述べる。

漁船動力化後マグロ漁業の中で沖合・遠洋漁業へ発展したのは、流し網(刺し網)漁業とはえなわ漁業であった。特に後者は逐年着実な発展を遂げて、マグロ漁業の中では最も重要な地位を占めるに至った。わが国における最初の動力付マグロはえなわ漁船は、明治40年(1907)に三重県宿田^{しゆくたそ}曾において建造された南島丸であって、この漁船の建造後、既存のマグロはえなわ漁業の中心地においても動力船の建造が開始された。たとえば、房総半島南端の布良^{めら}においては明治42年(1909)に石油発動機付補助帆船富崎丸、続いて大正元年(1912)に清澄丸が建造されたが、いずれも操業成績は不振であった。そのうえ、布良では同じ時期に無動力のはえなわ漁船による遭難事故が多発したために大正に入るとマグロはえなわ漁業は急速に衰微していった。また、伊豆半島東岸の稲取においては、大正5年(1919)頃までにマグロはえなわ漁船の動力化が終了していたが、ここでも漁場の遠隔化に伴って遭難事故が多発したために関東大震災後になるとマグロはえなわ漁業は衰微していった。このように無動力船時代より存在してきたマグロはえなわ漁業の中心地が、漁船動力化後になって衰微したため、大正以後、この漁業の中心地の分布には大きな変化が生じた。

昭和元年度(1926~27)における全国漁獲高をみると、マグロ漁業の中ではえなわ漁業が最も重要な地位を占めており、岩手・千葉・神奈川・静岡・三重・和歌山・徳島・高知・大分・宮崎・鹿児島^の11県が10万貫をこす漁獲をあげた。これらの県は漁船動力化後に台頭した所が多い。次に第二次大戦前において、わが国のマグロ漁業が最も盛んに行なわれた昭和15年(1940)の状況をみると、全国漁獲高は昭和元年度(1926~27)より60%増加し、はえなわ漁業による漁獲高は、第1表に示すとおり、全体の90%を占めていた。この年には青森・岩手・宮城・千葉・神奈川・静岡・三重・和歌山・高知・宮崎・鹿児島^の11県が10万貫をこす漁獲をあげたが、これを昭和元

第1表 全国マグロ漁獲高
内地沖合・昭和15年

総 数	11,446,170 ^(貫)
まき網	47,505
刺し網	334,821
はえなわ	9,401,535
一本づり	254,109
◎かつおつり	1,284,827
そ の 他	123,373

第17次農林省統計表による。

◎かつおつり漁船による釣獲されたまぐろをさす。

年度(1926~27)と比較すると、青森県の躍進と大分県の衰退が目立っている。なお昭和15年(1940)における全国のマグロはえなわ遠洋漁業地は沖縄県を除いて85カ所に達し⁹⁾。その分布を示すと第1図のとおりである。主業地は東北地方の一部と和歌山県以西の西南日本に分布し、兼業地の大部分はカツオつり遠洋漁業地の分布と一致している。

2. 第二次大戦後 第二次大戦後は根拠地の発達と関係の深い内地を根拠地として単船操業方式により営まれるマグロはえなわ遠洋漁業の発達のみについて述べる。

被占領時代におけるマグロはえなわ遠洋漁業は漁区の制限によって操業区域が著しく縮小されたが、漁船の復興は急速に進み、昭和22年(1947)より23年(1948)にかけて150トンないし300トンの漁船が多数建造された。その結果、昭和23年(1948)にはカツオ・マグロ漁船の合計トン数が100,486トンに達し、昭和14年(1939)における67,350トンを上まわるに至ったので、以後昭

第1図 わが国におけるマグロはえなわ遠洋漁業地の分布

(昭和15年)

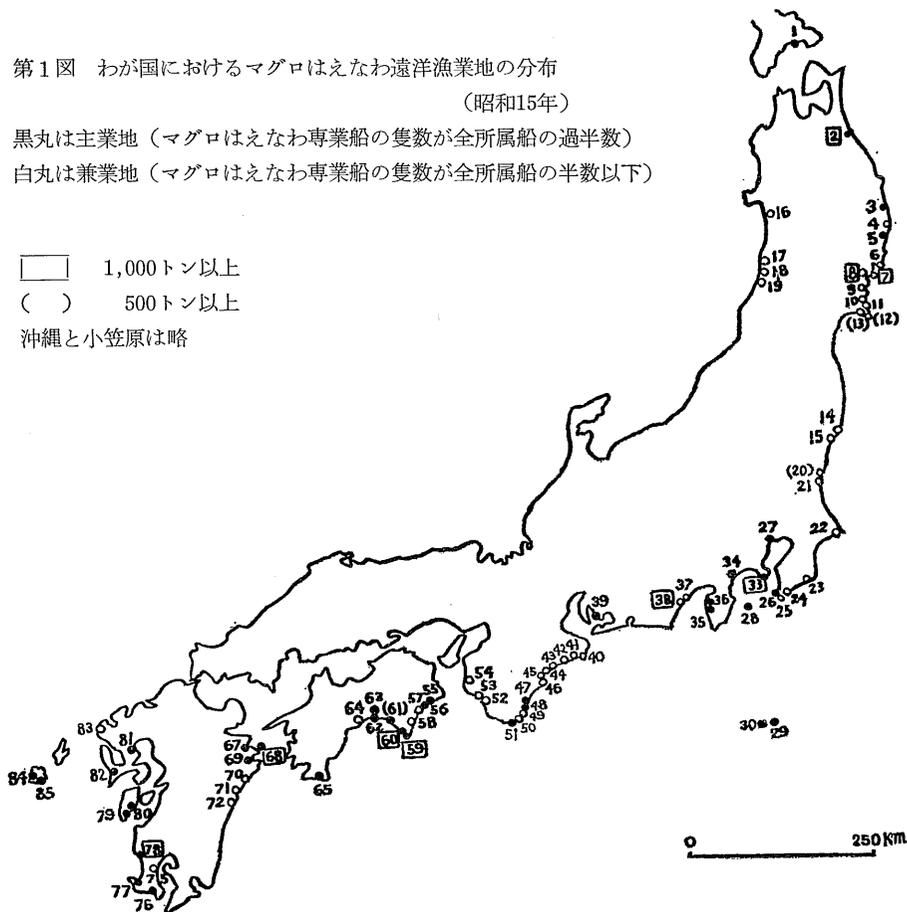
黒丸は主業地(マグロはえなわ専業船の隻数が全所属船の過半数)

白丸は兼業地(マグロはえなわ専業船の隻数が全所属船の半数以下)

□ 1,000トン以上

() 500トン以上

沖縄と小笠原は略



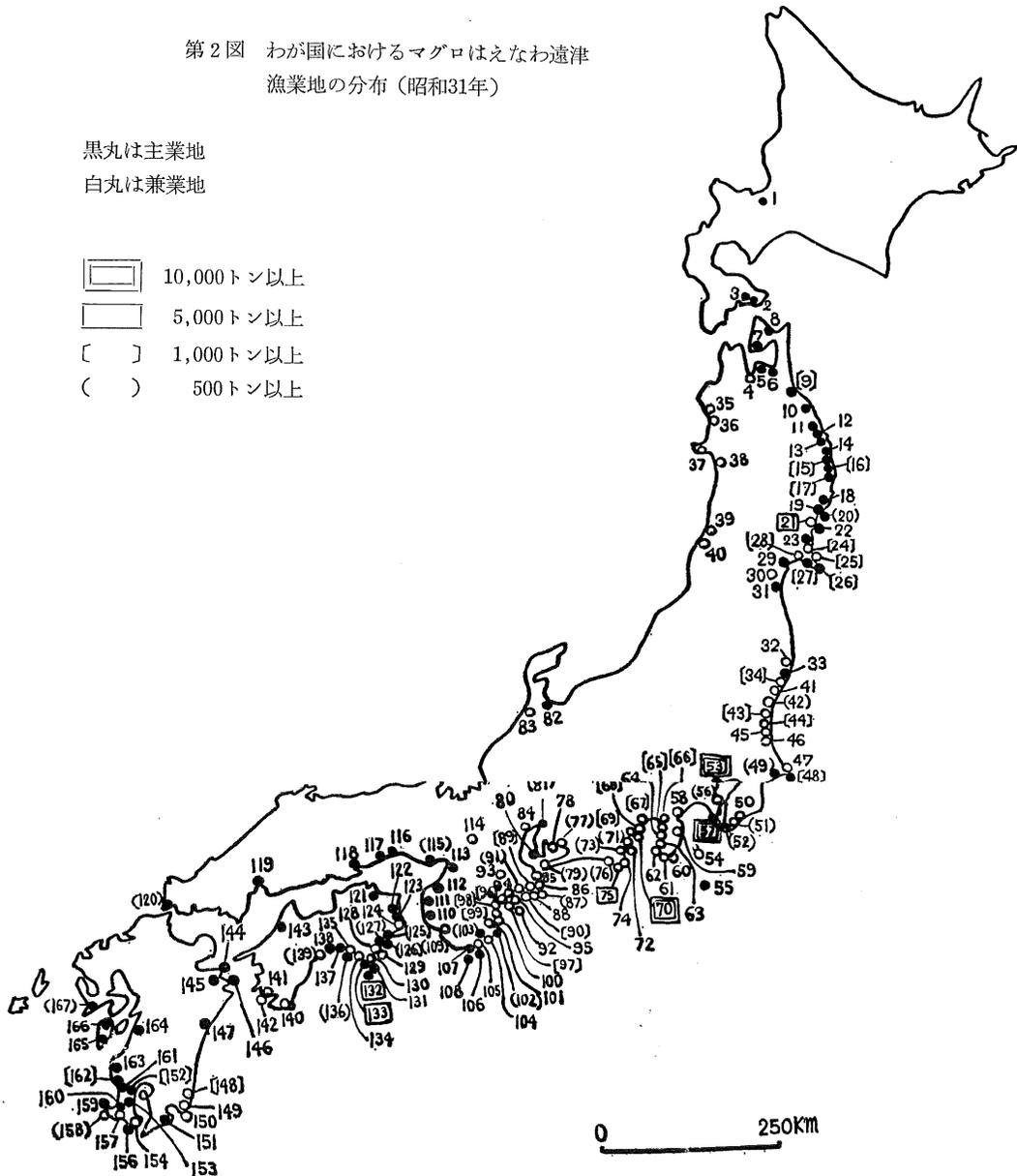
わが国におけるマグロはえなわ遠洋漁業根拠地の盛衰

和28年（1953）まで隻数とトン数の増加が抑制されることになった。昭和24年（1949）における全国のマグロはえなわ遠洋漁業地は158カ所を数え、所属船の合計が500トンを超える新興の漁業地は石巻ほか14カ所に達した⁴⁾。これらは既存のカツオつり遠洋漁業地においてマグロはえなわ遠洋漁業を開始した所と、既存の大手水産会社によるマグロはえなわ遠洋漁業への進出、または新興水産会社の設立により新たに登場した漁業地とから成り立っている。戦前より存続している漁業地では保戸島・串木野および徳島県下の漁業地を除いて一般にトン数の増加が認められるが、特に著しいのは東京と三崎であり、前者は約14,000トン、後者は約20,000トンに達する増加

第2図 わが国におけるマグロはえなわ遠洋漁業地の分布（昭和31年）

黒丸は主業地
白丸は兼業地

- 10,000トン以上
- 5,000トン以上
- [] 1,000トン以上
- () 500トン以上



を示している。

昭和27年（1952）に至り講和条約が発効した結果、カツオ・マグロ漁船の大型化に対する制限措置がやや緩和されたが、翌28年（1953）には特例法の公布により、制限措置が大幅に緩和されることになった。特例法公布後カツオ・マグロ漁船の大型化が進み、昭和27年（1952）末に91トンであった1隻平均のトン数が、昭和30年（1950）4月末には119トンに増加し、漁場の著しい拡大と、昭和29年（1954）以後における輸出の好転によりマグロ類の漁獲は著しく増加した。昭和31年（1956）におけるマグロはえなわ遠洋漁業地は第2図のごとく全国で167カ所を数え⁵⁾、昭和24年（1949）に比べると脱落した所が48カ所、新しく登場した所が57カ所あるから、差引き9カ所増加している。また、昭和24年（1949）以後存続している漁業地におけるマグロはえなわ遠洋漁船のトン数の変化をみると、東北地方の太平洋岸に分布している漁業地の一部と、新興の漁業地の一部においてトン数の減少が認められるが、伝統的な漁業地と東京におけるトン数の増加は著しく、漁船の大型化が急速に進んだことを示している。さらに特例法公布後に認められる著しい変化としては、マグロはえなわ漁業の専業船が著しく増加していることがあげられ、特にこれまでにカツオつり遠洋漁業に重点を指向してきた漁業地においてこのような傾向が認められる。これは第二次大戦後、マグロはえなわ漁業がカツオつり漁業に比べて安定性を増し、採算が好転したことによるものである。（以下次号）

〔付記〕本論文は東京教育大学に提出した論文の一部を要約したものであるが、紙数の関係で多くの図表を省略したことを、おことわりしておく。

註

- 1) 古川史郎：神奈川県三崎漁港の発達、「地理学評論」第32巻第1号（1959）
 - 2) 青野寿郎：漁村水産地理学研究第1集および第2集所収の諸論文のほか、四国地方における戦前・戦後の鰹釣遠洋漁業地「田中啓爾先生記念大塚地理学会論文集」（1950）、戦後における本邦鰹釣遠洋漁業地「内田寛一先生還暦記念地理学論文集」上巻（1952）参照。
 - 3) 農林省水産局：「鰹鮪遠洋漁業ニ関スル調査書」による。
 - 4) 水産庁遠洋課、日本鰹鮪漁業者協会共編：「鰹鮪漁船名簿」（昭和24年）により調査。
 - 5) 日本鰹鮪漁業協同組合連合会：「全国かつお・まぐろ漁船名簿」（昭和31年）により調査。
- 〔付記〕本論文は東京教育大学に提出した論文の一部を要約したものであるが、紙数の関係で多くの図表を省略したことを、おことわりしておく。