



Title	高知県室戸の鮪延縄漁業
Author(s)	楠原, 直樹
Citation	長崎大学教養部紀要. 人文科学. 1977, 17, p.43-50
Issue Date	1977
URL	http://hdl.handle.net/10069/9659
Right	

This document is downloaded at: 2019-04-26T10:01:33Z

高知県室戸の鮪延縄漁業

楠 原 直 樹

Development of the fishing port with reference to the base of tuna long line boats

—Muroto fishing port. Kochi prefecture—

NAOKI KUSUHARA

漁業生産の諸条件のうち、地域的性格を示すものとして水揚地・漁場・根拠地・労働市場があげられ、これらは明治以降、漁船の動力化、大型化にともなう漁業生産の発展とともに、水揚地・根拠地は江戸時代までの広範な分散形態から集中形態に転化したといわれ、漁港の集積について幾多の事例研究がなされてきた。一般的に挙げられている漁港集積の条件としては豊度の高い漁場の存在、消費市場への位置、有力魚商の存在のほか、漁港の地形等の自然条件が挙げられている。

しかし、豊度の高い漁場の存在、市場との距離等の条件は今日の鮪延縄漁業の如く、印度洋、南太平洋にまで出漁し、航海日数も一年近い遠洋漁業においては、漁場への距離は国内漁港間では大差はなく、また水揚げも操業後、帰港途時に消費市場に近接する漁港に水揚げすればよいのであるから、根拠地としての漁港の発展の為の条件としては、漁場や市場への近接性と云う条件は必ずしも必要ではない。むしろ、行政的指導や法的拘束を他産業より強く受ける漁業においては、特定漁港の歴史的条件とともに、特定漁業に対する政府の諸施策が特定漁港の遠洋漁業根拠地としての発展をうながす場合がある。本稿は、そのような例として高知県室戸岬漁港をとりあげ、鮪延縄漁業根拠地としての発展過程をふりかえってみる。

Ⅰ、室戸漁業の概況

室戸市（室津港及び室戸岬漁港）に根拠地を置く遠洋鮪漁船数は125隻、近海鮪漁船数25隻（1974年：漁船要覧）で、これは鮪漁業地として知られている静岡県焼津漁港の98隻をしのぎ、日本有数の鮪漁業根拠地であると云える。

室戸市は、1959年に室戸町と室戸岬町が合併して市制をしいたが、各々に地方港湾に指定されている室戸港と室戸岬漁港がある。両者の距離は僅か1 Km程しか離れておらず、室戸港は避難港

に指定されており、隔日に大阪との間を結ぶ貨客船（約600トン）が来港する。（昭和50年3月31日以前は一日一便）。ところで125隻の鮪漁船のうち、船主が旧室戸岬町に居住するものが63隻で、他は旧室戸町の船主が所有する漁船である。室戸港は港湾に指定されてはいるが、港には港湾特有の景観であるクレーン倉庫その他の施設はなく、大小の漁船が停泊し、岸壁には魚市場や製氷工場が見うけられ、港湾というよりはむしろ、漁港としての性格が強い。従って室戸市内には二つの遠洋漁港があると云って良い。また両港に根拠をおく漁業の発達過程は類似しており、現在鯉鮪延縄漁業以外の遠洋漁業はなく、他は鯖釣漁業などの近海漁船が若干あるだけである。

遠洋鯉鮪漁船数は、高知県の全隻数171隻のうち、両漁港に船籍をおくものが119隻、近海鯉鮪漁船は112隻中25隻ある（第一表）。高知県の鯉鮪漁業協同組合の事務所も室戸岬漁港の側におか

第一表 室戸市のマクロ延縄漁船数

近海カツオ・マクロ漁船				遠洋カツオ・マクロ漁船						
～40%	40～70%	70～100%	計	～200%	200～250%	250～300%	300～350%	350～400%	400～%	計
4	20	1	25隻	7	5	97	7	2	1	119隻

1974年 漁船要覧による

れており、高知県の鮪漁業の中心地であると同時に、これ以外には、みるべき漁業がなく鮪漁業一辺倒の地域で全国有数の鮪延縄漁業根拠地である。室戸の今日に至るまでの発展過程をたどってみることは興味がある。

ロ、戦前の室戸の漁業

古くは藤原時代に既に鯉漁業が盛んであったと思われ、延喜式の中に土佐の鯉・雑魚が献上された記録があるという。以後、江戸時代初期に捕鯨業が始まり、藩も財政上の観点からこれを援助したため、以後も盛んになり、明治時代の年間平均捕獲頭数は室戸岬で33頭位であったようである。この伝統は土佐沖の近海捕鯨業が衰退してしまった今日までも続いており、南氷洋捕鯨船乗組員の住居が市内にあり、戦前は近海捕鯨のキャッチャー・ボートが寄港することもあった。

しかし、捕鯨業は明治末期から網捕式から銃砲を使用する銃殺捕鯨にかかわると捕獲頭数は急増し、年間300頭近くを捕獲した。近代的銃殺捕鯨の採用は資源を急減させ、捕鯨会社は倒産するものが続出し、1920年頃には全滅してしまった。我国における漁船の動力化は、明治39年の静岡県水産試験場の富士丸（56%）が最初で、その後、動力船は急速に全国に普及したといわれる。室戸町でも明治42年に最初の発動機船が出現し、室戸岬町では大正5年に建造されたという。

一時的に捕鯨で賑った室戸も明治40年頃、捕鯨会社の倒産を機に鯉一本釣漁業が盛んになる。室戸では、古くから鯉鮪漁業が行われていたが、消費市場に遠く、氷もなく貯蔵が不可能であったため、主に鯨漁の合い間の冬期に操業されていたにすぎなかった。しかし鯨の不振とともに次

第に鯉鮪漁業に重点が移った。

漁船の動力化によって漁場は拡大され、黒潮によって北は金華山沖から南は鹿児島沖まで鯉漁に出漁するようになり、冬期は鮭漁を行っていた。動力漁船（40～50%）数の増加とともに漁獲量も著しく増加した。

これらの鯉鮪漁船の年間操業状況を見ると、3～4月は南下して鹿児島沖、4～5月は土佐沖で操業し、地元室戸・高知へ水揚げした。6～7月は休漁し、8～10月は北上して青森県鮫漁港・岩手県釜石港を基地にして三陸沖で操業し、11～12月は神奈川県三崎漁港を基地にして房総半島から金華山沖にかけて操業するのが一般的であった。

このように県外で長期間操業するようになると燃料・食料の仕込み・漁獲物の水揚げ・販売等を船主に代って漁業組合・船主組合が駐在員を各々の基地において代行させていた。

その頃、神奈川県三崎漁港は重要な基地であった模様である。本格的に三崎漁港を基地にするようになったのは、1937年（昭和12年）頃からで、三崎漁港を基地に野島崎沖から金華山沖にかけて操業していた。その頃三崎の市場手数料3%を2%に下げよう交渉したが、当時三崎漁港の水揚量のうち高知県漁船の水揚量の占める割合が少なかったこともあって発言力が弱く、交渉は決裂した。

丁度その時、横須賀市から基地誘致の話がもちこまれたこともあって、これを機に1939年（昭和14年）に基地を浦賀に移して冬季に犬吠崎沖から野島崎沖にかけて鮪漁を行ない下級品を地元浦賀で販売し、上級品は東京・横浜・埼玉方面へ出荷していた。室戸町、室戸岬町合わせて約70隻の鮪漁船が浦賀を基地として操業していたが、一航海は約40日で、年間7～8航海の操業が普通であった。

しかし、この様に順調に発展していた鮪延縄漁業も、やがて第二次世界大戦を迎えることになる。第二次世界大戦に入り、鮮魚介配給統制、東京卸売市場の仲介制度の廃止などとともに燃料・食料・漁具など漁業資材の不足によって全船が操業することは困難になった。また漁船は次々と徴用され、終戦時には建造中に終戦を迎えたものを含めて9隻の老朽船しか残らなかったという。

戦後、食糧難を乗り切ろうとする政策を受けて昭和21年に第一次代船建造が農林中央金庫の融資によってなされ、新船建造・中古船の買入れに合わせて12隻が新たに出現した。漁船数は1949年頃には戦前の状態にまで復活するとともに1948年には浦賀基地も復活して東京への水揚げも始まった。浦賀基地の再開と前後して、東京市場への水揚げが始まったが、次第にその比重が高まった。東京市場への出荷は、当初浦賀事務所が事務を行っていたが、不便なため、1968年に東京事務所が開設されるとともに、浦賀事務所は閉鎖された。

1952年、講和条約が締結されると、マッカーサー・ラインが撤廃され、漁場が拡大されるようになり、同時に静岡県焼津漁港への水揚げが本格化してきた。

1953年の特例法は、2年間に限定し、漁船の大きさを4階級に分けてトン数を補充することなく大型化することを認めるもので、この時期には全国的に100%以上の大型船が続々と出現した

(註1)

が、高知県では特別法以前に大部分の漁船が30~40%であったため、99%以下にしか大型化出来ず、鯉・鮪の木造兼業船が多かった。他県の漁船がインド洋、大西洋まで出漁するのに対して、高知県船の多くは太平洋での操業にとどまり、釣獲率の低下と航海日数の長期化により経営を苦しくした。数少ない大型鋼船（330%）が1955年頃建造されて好成績をあげて以来、大型化・鋼船化の機運が盛り上がったが、1955年以後、特別法の期限が切れたため、新規に遠洋鮪・鮪漁業許可への道がとぎされてしまった。そのため、大型化の方法としては小型船の合併しかなく、それとても条件があって、100%未満の船どうしを合併しても100%を超えることが出来ず、また100%以上の漁船も100%以下の船と合併しなければならず、大型化は遅々として進まなかった。この様に室戸漁船は、特別法による大型化競争において、それ以前に大型化を進めていた地域に遅れをとり「中型カツオ・マグロ漁船」から「遠洋カツオ・マグロ漁船」への発展期に、特別法を充分いかすことが出来ず、100%と云う許可制度の壁にぶつかったのである。そのため、特別法の前後で、漁船の平均トン数は全国平均が93%から131%へ大型化したのに対して、高知県では74%から81%になったにすぎない。これは、この地域が農地に乏しく、不安定な漁業の他に特に見るべき産業もなく、資本の蓄積が充分なかったため、特別法以前における大型化がなされなかったためと云えよう。しかし、その後、1962年に「漁業法の一部を改正する法律」^(註2)が国会を通過し、再び大型化の機会を得た。

この法律の改正で重要なことは、100%という壁で遠洋鯉鮪漁船と中型鯉鮪漁船とに区分されていたものが、40%以上を全て遠洋鯉鮪漁船としたため、室戸の漁船も大型化が可能となり、室戸に多かった99%型から、改正でもらった80%にボーナス^(註3)トン数を加えて193%型の建造が進められた。これらの大型船は農林中金の融資を得て建造され、主としてタスマニア沖へミナミマグロの漁獲に向った。大型化によって、漁場が拡大され、航海日数が長期化されてくると、漁獲物の鮮度維持のために漁船の冷凍能力の改善が必要となる。1967年頃から、冷凍機・防熱設備が改良され冷媒がアンモニアからフロンガスに、断熱材がコルクとタールの混合物からビニコルクに代り、更にポリウレタンにと代った。これによって、従来、冷凍室内の温度が-30℃位だったのを-50℃以下にまで低下させることが可能になった。このような技術改善は鮪の品質保持に役立ち、漁獲物ごとの鮮度の差をなくした。このことは、鮪取引の在り方にも大きな変化をもたらした。即ち、従来鮪の取引は、魚市場に並べて多数の仲介人によるセリによって魚価が決定されていた。それは漁獲物一尾ごとに品質の違いがあったからで、腐敗しやすい大量の鮪の価格を、迅速に決定する方法としては、合理的な方法であったと云える。しかし、一尾毎の鮮度の違いがなくなればセリによる一尾毎の価格評価は必要でなくなる。つまり、魚種・漁獲物の大小・漁獲時期・漁獲海域等の資料があれば、それに基づいて価格を決定することが出来る。つまり、情報取引ないしは、見本取引が可能であり、その結果、一船売り（仲介業者の側からみると一船買い）^(註4)が可能となる。一船取引は取引単位が大きいため、多数の細な市場仲介人には不可能であり、少数の大手仲介人と丸紅K.K.、三菱商事などの商社と取引することになる。

一船取引は、生産者にとっても、種々の利点がある。例えば、三崎漁港を例にとると従来の市場取引では水揚げに10日間前後を要するのに対して、一船取引では、水揚げに要する日数は2日ですむ。このことは船主にとっては、船員の賃金・原価償却費その他で400~500万円の節約になることである。一船取引は、乗組員にとっても利点がある。長期の航海を終わって帰港した船員は、一日も早く帰省することを望むが、一船取引の方がその点で5~7日間早く帰省出来る。このような利点のため、一船取引は今や取引形態の主流を占めており、1975年の高知県鮪延縄漁船の鮪類漁獲量26,670トンのうち、97%が一船売りされた(第1図)。この様な一船売りの普及は、三崎漁港における近年の水揚量減少にも関係していると考えられる^(註5)。

この様にして、漁業法の改正と漁業以外には、見るべき産業がないと云う地理的条件に加えて、既に藩政時代から紀州沖まで出漁していたという進取の気風とに支えられて、大型化をなした室戸の鮪漁船は、漁船数においても静岡県焼津漁港と並ぶほどまで増加し、鮪延縄漁船の一大根拠地となった。

しかし、室戸は、漁獲物の消費市場から遠いという位置的条件のため、鮪類の水揚地としての機能は全くもっていない。

室戸自体が、大都市消費市場から遠いという条件のために、古くから他県沖合に出漁し、東京、三崎、浦賀、下田に事務所を置いていたこともあって、伝統的に他県水揚げが盛んである。鮪の水揚港としては、東京港が1972年頃までは最も重要な水揚地で、1970年には東京への水揚量は漁獲量の約70%に達し、次いで焼津漁港に多く水揚される。しかし、その後、一船取引が多くなるにつれて、東京・焼洋漁港への水揚比率は低下し、1975年には東京港15%、焼津漁港12%にまで低下し、代って清水港・用宗漁港のウエイトが高くなった。1974年の水揚地別水揚比率は、東京7%、清水58%、用宗25%、焼津8%、その他2%となっている(第2図)。勿論、高知への鮪の水揚げは全く行なわれていない。室戸の大消費市場が背後にないという地理的条件のため、水揚地としての機能をもっていないのである。

では、現在の室戸が鮪延縄漁業根拠地として具体的にどのような機能をもっているのか。

(1) 資本の調達——漁船の建造等に数億円という多額の資金を必要とする。その資金は農林中金等の融資を受けるが、その場合、いずれの県でも、各県鮪漁協を通じて、船主の相互保障によって借入れする。その際、高知県鮪漁協や他の船主との地縁的・血縁的關係が極めて重要になってくるから、室戸の船主にとっては、室戸市を離れては経営が出来ない。

(2) 漁獲物の販売——操業中の漁船は、一日一回操業状況(主として漁獲状況)を無線で船主に報告してくる。船主は、その漁獲報告にもとづいて漁獲統計を作成し、漁船が操業を終了して帰国するまでの間に、その統計を資料として売渡先、売値を決めておく一船取引が近年の鮪類取引の主流である。従って、根拠地室戸に居住する船主の役割は、販売面において重要な役割を果たすことになる。

(3) 労働力の確保——1960年代以降、他産業の成長とともに漁業からの労働力の流出、新規学

卒者の漁業への参入が減少し、漁業労働力の確保は困難になって来た。特に苛酷な労働を強いられる鮪延縄漁業においては、一航海終了後、数名の乗組員が下船することが多いが、これを補充するのは極めてむずかしいのが現状である。その為、現在乗組員の賃金も最も安い未経験の中卒者でさえ、平均月25万円位といわれている。また、室戸では、県鯉鮪漁協が帰国後下船した船員の動向を調査し、船主に情報を提供している。また、未ださしたる成果がないとは云え、漁協が高知県漁船員養成所を設立し、入所者を全国に求めて次代の労働力確保に努めている。また室戸に船員職業紹介所がおかれており、労働力確保に重要な役割を果している。

この様な点でも船主にとって根拠地港室戸は、重要な意味を持っているのである。

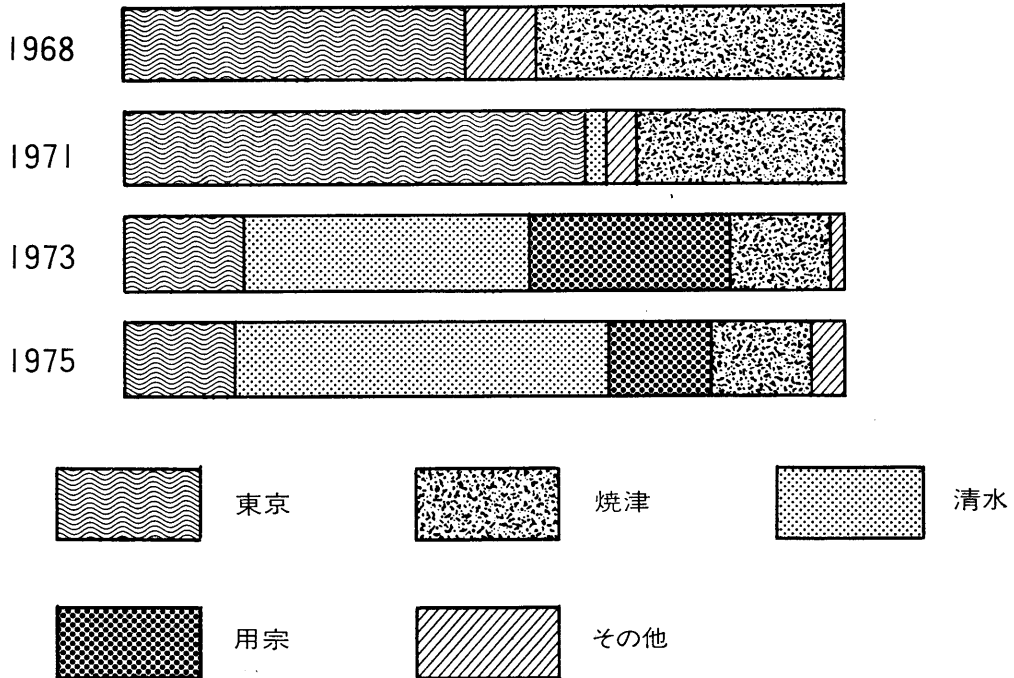
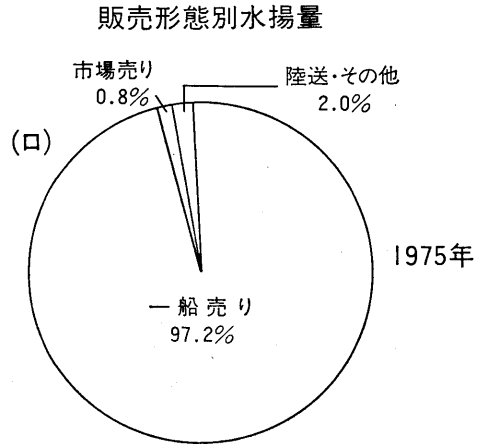
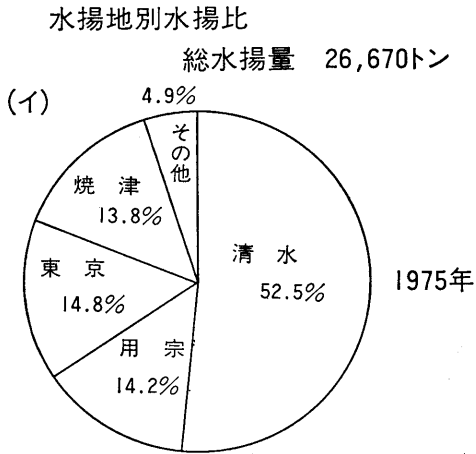
(4) 出港準備——県鯉鮪漁協を通じて、操業に必要な漁具・餌・燃料・食料が一括して調達されており、出漁の際は船主、乗組員の多くの郷里に近い室戸港又は室戸岬漁港から出港する。

ま と め

高知県における鮪延縄漁業は、漁船数、漁獲量などにおいて室戸市が中心であるが、室戸に鯉鮪漁業が発達したのは、明治末期から大正期に捕鯨業が衰退して以来、鯉鮪漁業以外に頼るべき産業がなかったという事情があり、その為、藩政時代から他県沖合にまで出漁していた。

第二次大戦後も、鯉鮪漁船は戦後の復興政策のたすけによって短期間に回復することが出来た。しかし、漁業という不安定な産業の他に頼るべき産業がない室戸では、船主に資本の蓄積が充分でなく、漁業特例法施行の際に全国的な漁船大型化の趨勢からとり残されてしまった。しかし、1963年の漁業法改正によって大型化の機会をつかみ、以後、我国の代表的な遠洋鮪漁業根拠地として発展することが出来た。この様に従来漁港発展の要因が種々云われてきたが、室戸の如く国の漁業政策が大きく影響を与える場合もあるということを指摘しておきたい。

しかし、室戸は鮪漁業の根拠地として著しい発展をみせたが漁獲物の水揚げ地としての機能は全く持っておらず、戦前から高知・大阪へ水揚げしていたのである。戦後は漁船の大型化により東京港への水揚げが増加したが、近年は一船取引の増加によって、東京への水揚げ比率も減少し、代って清水港、用宗漁港への水揚げが増加している。(第1図、第2図)



註

註1 特例法による大型化の基準

20～70% → 100%まで大型化可

75～95% → 135% "

95～100% → 150% "

100% ～ → 無制限に大型化可

註2 1963年2月1日施行

従来100%以上の漁船を遠洋鯉鮪漁船、100%以下を中型鯉鮪漁船を区分していたのを、40%以上を全て遠洋鯉鮪漁船とした。この改正によって、特例として、

イ、 ～70%漁船は100%まで

ロ、 70～100%漁船は180%まで

ハ、 100～180%漁船は240%まで

無補充で大型化が認められた。

註3 「漁業法の一部を改正する法律」によって漁船員の労働環境改善のために、「船員設備基準」が定められ、100%漁船には12T、180%には13T、240%には14Tの増トンが認められた。これをボーナストン数という。

註4 一船の積荷額は、その都度異なるが、おおむね、2億5,000万円～1億5,000万円。

註5 拙著：マグロの取引形態の変化と水揚港——三崎漁港の場合——

東北地理, Vol. 28 №4. 1976.

(昭和51年10月29日受理)