

## 三浦三崎のマグロ漁業について

鈴木 照 男

三崎は日本屈指のマグロ漁港としてここを根拠に操業するマグロ漁船は組合船60、協会船70、計130隻(とう載母船を含む)で<sup>1)</sup>、入港漁船は年間650隻に及んでいる。

三崎は漁業面からみると明治末期まで沿岸漁業地域であったが、明治40年頃はカツオ・マグロ漁船の餌場としても知られるようになり、本格的マグロ漁業は大正末期頃から行なわれるようになった。

三崎におけるマグロ漁業の変遷過程をみると、万治年間より漁獲された記録<sup>2)</sup>もあるが、当時三崎は風待港として盛況を極めていた。近世末期三崎には浦賀奉行所の分所として海関が設置されていたこともあり、江戸との関連も強化され、江戸に対する売魚基地的性格をもち、主として沿岸漁獲物を江戸に直送<sup>3)</sup>していた。江戸通船は主として「押送り<sup>4)</sup>」型船で、普通「なま船」は鮮魚を「いけ船」は貝、塩干魚類を扱い、共に翌朝江戸着で出荷していた<sup>5)</sup>。マグロ類は主として房州の「布良船」により漁獲されたものを購入、江戸に直送していた。

又古来より風待港としての特殊性、輸送機構、労働力提供等の関係から三崎以外に江戸への大規模な鮮魚供給地としての適地はなく、ここにマグロ漁港としての発端がみられ、遠洋漁港としての機能的発達の基礎が形成されたのである。明治10年頃には三崎には約180人の押送り常乗とその約半数の臨時乗員が居住していた<sup>5)</sup>。6～8月はカツオ、11～3月はマグロの盛漁期で、その他の閑漁期には三宅島周辺でト

ビ魚、房州布良付近よりサンマ、伊豆下田、稲取、初島、又は伊豆七島(特に大島、神津島、三宅島)にてトビウオ、カツオ、マグロを購入、三崎経由で江戸に送っていた。当時から三崎への入港漁船(ヤンソ)は地元船は極めて少なく、房州布良、八重浜船が主で、三崎を根拠として出漁しており、伊豆その他の地方漁船はほとんど入港していない。要するに当時三崎根拠のマグロ漁業は布良船により行なわれており、既に地元外のいわゆる旅船により実施されていた。

以上の点から近世末期より三崎は漁獲物集散の中継港的性格をもち、風待港、江戸通船との協和と特性をいかし、高鮮度を必要とするマグロの江戸への供給地としての信頼性を獲得し、これが三崎をして日本屈指のマグロ漁港たらしめた最大の原因である。

以上の如く三崎は遠洋漁港ではあるが、地付の漁師は大部分沿岸、沖合の釣、定置網漁業および磯物中心に従業し、遠洋漁船員として従事する者の比率は極めて少ない。故に三崎港を現在あらしめた最大の原動力はこれ等地方人で、これ等も時代的変遷、盛衰をくりかえし、現在に到っている。

大正初期より遠洋漁船の出入が漸次増加し、大正中期頃には小田原の遠洋漁船が約20隻程度入港、基地化していたが小型船で難船続出し、廃業船を多く出し、大正末期には数隻を残す程に減少した。この頃からカツオ、マグロ漁業の本格的根拠地化が進み、その先駆をなしたのが

和歌山、徳島、高知、三重方面の遠洋漁業者で、最盛時には徳島船65隻、高知船62隻、和歌山船35隻、三重船10隻その他地方船50隻程度が集結し、各出漁団、組合等を結成し、野島崎～八丈島に到る好漁場で操業していた。

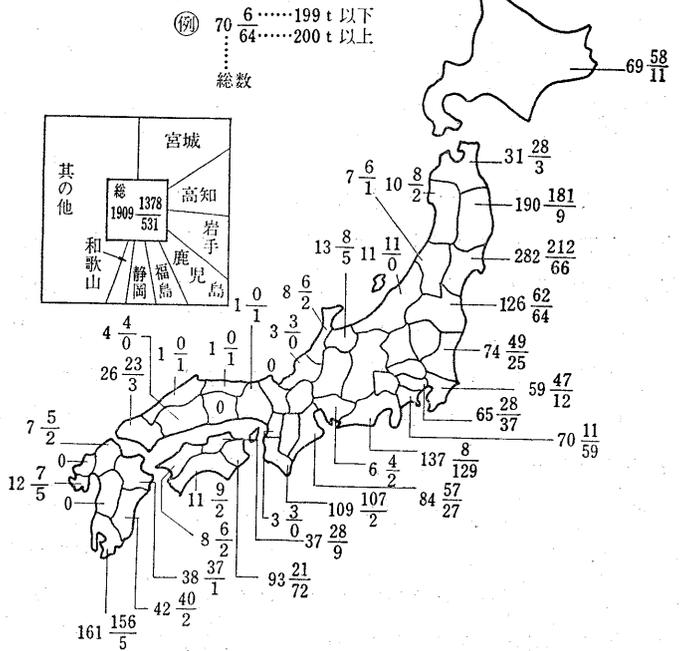
昭和7年には三崎遠洋漁業者組合が結成され、協力体制も確立した。しかし、小型漁船の遠洋化による難船等も多く、多難な時期であった。又船主及び乗員家族の遠隔地居住から来る不利不都合も多く、これ等の改善のため船主等の三崎転居者の増加が目立った。

隣接地の鹿津港は古来よりカツオ漁港として知られているが、ここではカツオの一本釣漁法という特殊な熟練度の要求から、近世末より「代」制度による「一船一家主義」といわれる血縁的結合形態<sup>6)</sup>がみられ、戦後のマグロ需用増にともない、急速にマグロ漁港化が進み、今日に到っているが、三崎の場合には他府県よりの積極的に開拓者の性格の経営者集団により定着された点が三崎の大きな特色である。

昭和13年頃からの南洋漁場の開発、漁船の大型化、インド洋出漁等も三崎根拠の漁船を中心に実施され、企業体も次第に資本制漁業に発展した。これにともない、港湾修築の必要上、大正末期より町営魚市場開設、防波堤、護岸、埋立等が相次いで完成<sup>7)</sup>、昭和12年には100t級漁船の接岸が可能となり、昭和15年度

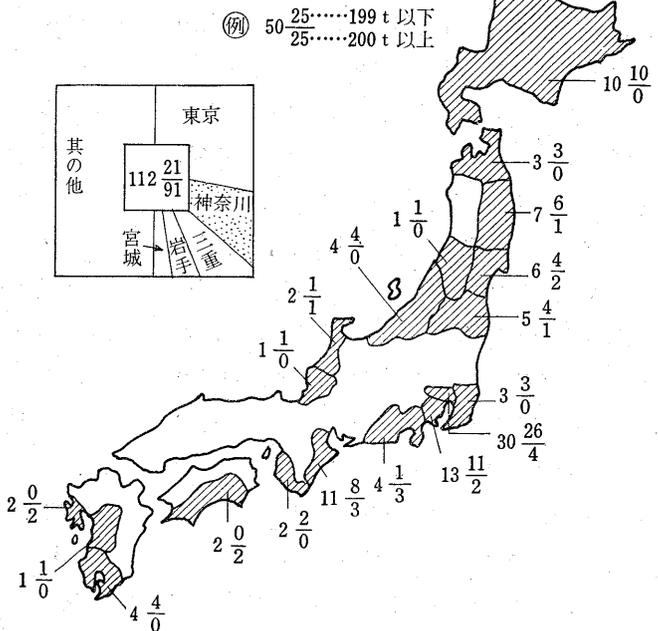
第1図

1967年度マグロ延縄都道府県別漁労体数

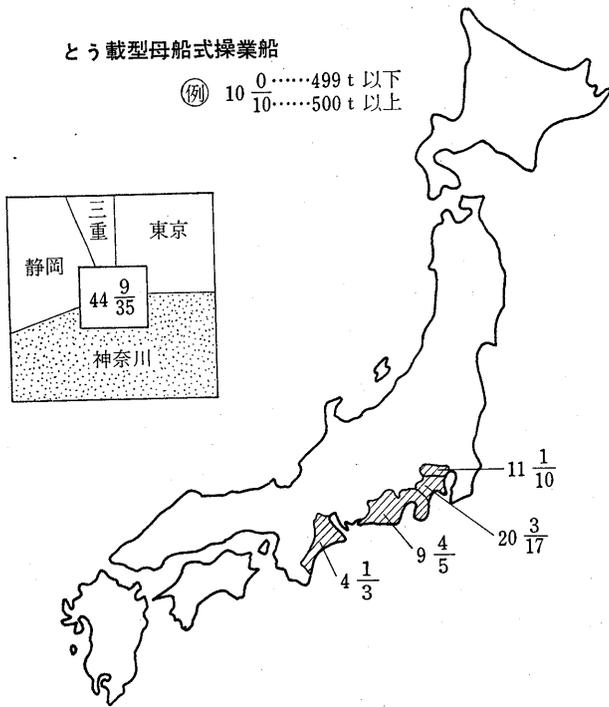


第2図

外国基地操業船



第 3 図

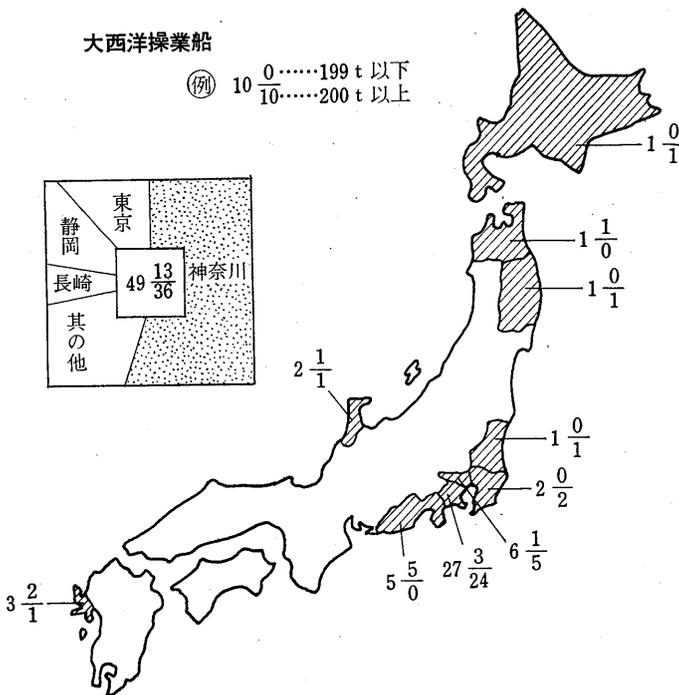


の出入港漁船は 270 隻余、水揚高 29, 326 t、この時期までが戦前の最盛期で、以後第二次大戦の影響下に入り、漸次衰退の一途をたどり、昭和 20 年には水揚量 1,770 t まで低下し、13 隻の小型老朽船のみであった。

21 年水産復興政策に基き、復興金融金庫よりの融資により漁船の復興は盛んで、135 t 型鋼船が標準化され、年間 200 隻程度が三崎根拠で操業するようになった。

一方遠洋漁業の経営形態も全国的にみると、大戦前は漁村地域の小資本経営であったものが、戦後は都市資本による企業化が進み、水産会社の続出で三崎根拠の遠洋漁船も個人経営 26 名 54 隻、法人 19 社 59 隻（昭和 24 年末）と戦後の新傾向が出はじめた。この大資本の進出は現在のマグロ漁業を特色づけた最大の因子である。特に講和発効後の漁場の開拓、それに続く特例法<sup>8)</sup>等に基づき、漁船の大型化が急速に進行した。

第 4 図

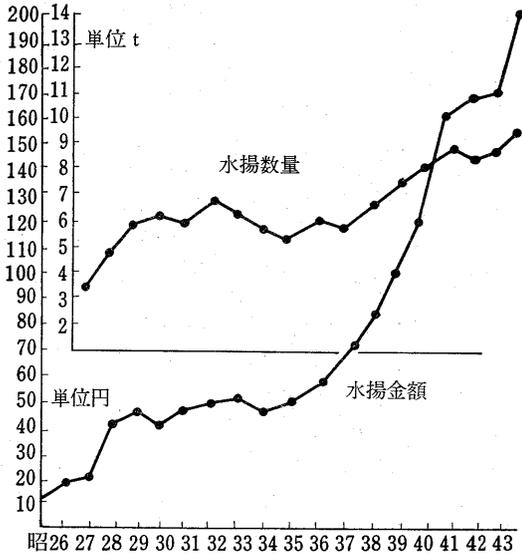


しかし三崎の漁業従事者は、終戦直後の資本欠乏等から私的金融に依存し、造船、操業せねばならぬ異状な状況下であり、又ビキニ水爆実験による中部太平洋マグロの汚染等の非常事態の影響でオーストラリア南方及び大西洋出漁に切換えざるを得なくなり、中下層部の地元企業者の受けた被害は甚大で、必然的結果として大資本の資金綱に繰り入れられる結果となり、労資関係においても焼津に比し、地縁的血縁的な結合関

係は極めて少なく、漁港成立当初から旅船の集中という性格上組合員の出身地も一部集中する県はあっても、分散型で、協会所属船については更にこの結合関係は弱い。

水揚状況の推移は第5図の如くで、三崎所属

第5図  
三崎の水揚量推移



船が大西洋操業に主力的役割をはたした昭和42年の最盛期には大西洋出漁船169隻中三崎船が78隻を占め<sup>9)</sup>、外国基地水揚輸出のため三崎における水揚高は当然のことながら低下現象がみられていた。その後大西洋からの引揚船による本土基地操業化にともない、水揚高も多少回復した。

昭和42年度の三崎の機関別水揚高は三崎漁類85億円、神奈川県鯉鮪漁業協同組合80億円、三崎沿岸漁業組合連合会2.9億円となり、三崎漁類と県鯉鮪協組で167.7億円で完全なマグロ漁港となった。特定第三種漁港中の三崎の地位は43年度の金額面では焼津の235億円に次で206億円で2位、次で釧路177億円、福岡、八戸、下関、根室、塩釜と続いている。この急激な伸展の原動力は輸出不振の現今では生鮮内需(サ

シミ用)の急増で地元船のみでなく、県外船の水揚増加にも原因している(表1)。

表1

都道府県名	数量 (kg)	金額 (円)	水揚船
神奈川	28,328,840.3 //	6,305,111,666	112隻
宮城	13,884,731.9 //	3,293,515,701	113
東京	12,215,836.4 //	2,434,550,498	60
福島	5,391,454.2 //	1,244,041,858	40
茨城	5,334,133.6 //	1,128,062,812	39
千葉	3,621,598.4 //	752,924,373	31
沖縄	2,885,459.8 //	516,247,593	14
徳島	1,938,285.6 //	496,131,528	15
富山	1,942,334.8 //	439,796,100	16
北海道	1,490,339.1 //	397,745,045	15
山口	1,249,341.7 //	273,666,633	12
岩手	1,038,358.3 //	246,592,175	9
長崎	878,990.5 //	171,825,675	9
福岡	551,867.1 //	123,775,174	12
高知	371,975.8 //	106,544,187	9
その他	5,341,060.7 //	926,981,344	113
合計	86,464,608.2	18,857,512,362	593

更に三崎魚市場のカツオ、マグロ卸売機関は、県鯉鮪協同組合と魚商組合の経営する三崎魚類株式会社の二つで、取引の大型化と魚価の低落を防止するため昭和25年より買受人の保証金なし無制限売買機構で、特に三崎魚類株式会社のバックアップの結果、問屋、仲買、加工、一部小売業者等の流通関係者が三崎水産物協同組合を結成、連帯責任体制をとった結果、高い市場価格で取引きされている。これは三崎における流通機構上の大きな特色である<sup>10)</sup>。

しかし三崎の次期発展を考える場合、特に考慮せねばならぬ点は漁港付帯施設、特に冷凍および加工部門の増強により、生鮮マグロ取扱専門から低鮮度加工用の取扱いも可能になればよ

り幅広く有利な取引ができるわけであるが、多くの問題点もあり、内販用冷蔵庫の拡張、港湾および船員関係施設の充実により入港船の増加を計ることが急務である。

また出漁操業面からみると、三崎根拠の船主はミナミマグロ漁場への出漁を好まぬ傾向があり、原因として漁獲の不安定、漁獲切の場合の移動困難、操業地域の高率危険度等があげられている。

しかし現在三崎船の主要漁場である太平洋西経漁場の場合は、魚種の質的低下はあるが、漁獲物の多様性により、市場価格の安定率は高く、採算面でも一応安定しており、神奈川県鯉鮪漁業協同組合で昭和44年4月～6月に太平洋およびインド洋出漁船の水揚げ状況の統計調査の結果(表2)でも太平洋操業の場合の方がイン

生鮮マグロ中心に相場の安定化についてみると、東京の現状では1日当り1000本内外の水揚げが適量(船主側からみた価格の安定度)で、三崎の場合は400本、焼津は1,200本まで安定価格の保持可能であるが、加工業者が多いため、肉質低下品混入の場合には2,500本まで消化可能で、この点が焼津の強みである<sup>12)</sup>。しかし焼津は前述の通りミナミマグロ中心(本土基地操業本位)の漁獲が行なわれているが、この水域での漁獲状況は、遠洋水研の調査結果でも極めて不安定で、漁場の移動がはげしく、漁場も主としてオーストラリア南方の西風波流域で、海況は決して良好でない。また漁場は拡散的で、漁獲量も全地域的にみても昭和41年の段階で頭打ち状態で、既に資源の低下現象がみえはじめたと考えられる。

表2 インド洋マグロ操業船と太平洋西経操業船の水揚げ金額対比

	調査数	平均t数	外地寄港	航海日数	操業回数	水揚げと金額	平均単価	航海日数より算出した1日当り漁獲量(金額)
太平洋出漁船	15	265.9	1回	136日	74.1回	166t 4770万円	286円	351,000円
インド洋出漁船	10	318	2.4回	222日	120回	172t	296円	229,000円

かつおとまぐろ No. 21号による。

ド洋出漁ミナミマグロ操業より有利で、外観上の高額単価にとられることなく、更に不安定漁場での利益の追及より多少低利であっても安定した漁獲の得られる漁場での操業が長期継続の可能性がある。特に新規漁場の場合、漁船の過集中により釣漁率の低下は一般的経験から数年後に現われる傾向があり、以上の結果、三崎の船主はミナミマグロ操業に出漁したがない<sup>11)</sup>。

以上の点で三崎はメバチ、キハダ、焼津はマグロ、東京はメバチ、キハダ、マグロ中心の水揚げが固定化すると、市況をある程度安定させることが可能で、現にその傾向に落ち着きつつある。

一方三崎は前述の如く、西経操業船が多く、漁況も比較的安定し、将来の不安も少ない。更に昭和45年6月に三崎水産物協同組合の3,800t(-50℃)超低温冷蔵庫、同じく三崎遠洋漁船製氷の3,000t(-45℃)冷蔵庫の完成により、三崎地区合計冷蔵庫保管能力は17,000tとなり、マグロ漁業をささえる協力態度も整い<sup>13)</sup>、昭和44年度総水揚げは94,592t(206億円)であるが、冷凍魚の水揚げ状況は急増傾向にあり、新しい冷凍流通の発展と定着化が更に進む可能性が強く、三崎でも現在超低温冷蔵を必要とするものは約25,000tあり、現状のSA級冷蔵庫15,891tでは不十分で、次期漁港整備計画と関連し、建設が考えられているが、

現在日本の主要マグロ漁港中では屈指の施設を持つことになり、三崎発展の強力な推進力となっている。

現在第四次漁港整備計画が進行中であり、これに関連し城ヶ島地区に新潟鉄工三崎工場（工費13億円、遠洋漁船専門修理工場）が稼働を開始した。第一期工事分としては東日本太平洋岸船主への船舶、機関の修理とアフターサービスを主眼に、第二期工事以降は新造船建設を計画している。新潟鉄工の場合は造船工場と船主の居住地（又は漁船の根拠地）が遠隔地的関係にあったためサービス面での不都合が多く、この改善が第一目標であり、又新潟鉄工製造漁船には特色のあるものが多く、最近のミナミマグロ向けのAW型、北洋延縄専門船等がみられ、今後の新造船建設に期待されるところが大きい。

又運輸省の調査結果でも500～6,000 tの中小型造船の修理能力は現在不足の状態、この三崎工場は充分需要に応じられる工場として期待され、工場側試算でも現在関東地区の全漁船の修理能力は入港船に対し30～40%（約300隻）であるが、三崎工場の完成により200隻の追加が可能となり、強力な修理態制が整うわけである。三崎地区としても、昨今までの修理能力の不足から他県（90%は静岡県）への修理回送等のため流出した金額は年20億円と推定されており<sup>14)</sup>、この点からも三崎工場の完成は三崎のマグロ漁業、更に三浦市発展に大きく寄与されるものと思われる。

## 要 約

三崎の遠洋漁業は草創期より主として他県人により行なわれ、旅船の根拠地及び水揚地としての性格を有し、現在に到っている。神奈川県鯉鮪漁業協同組合又は協会所属の船主中にも和歌山、徳島、三重等の他県人が多く（住吉漁

業、事代漁業……）指導的地位についており、開拓者の行動力により戦前には南洋漁場の開発、戦後にもいち早くインド洋、南太平洋、太平洋西経漁場、大西洋、アフリカ東岸及び西岸、地中海等の漁場開発に着手、サモア、フィジー、サオビセンテ等の基地開発、国内国外の貿易商社との提携による基地運営及び基地輸出等新分野の開発、更に「とう載型」母船式延縄漁業の開発が進められた。これには「特例法」が有利に活用されたこと、又この時期に北洋漁場からの転換の大企業、貿易商社の参加などもあり、三崎のみならず本邦の遠洋マグロ延縄漁業盛大化の基礎が形成された。この点一船一家主義による血縁的結合組織をもとに発展した焼津の場合とは対称的である。

水揚げも高鮮度高級品が中心で（後背地に京浜市場をひかえ、逆に三崎には加工工場が極めて少なく、低鮮度品の取扱いが不可能——三崎におけるマグロ漁業最大の欠点でもある）、流通機構については保証金なし無制限売買機構を持ち、船主側に非常に有利に取引されている。又現今の冷凍食品時代にマッチした港湾付帯施設の一部として超低温冷蔵庫の必要性が強調され、三崎の場合はSA級15,891 tの貯蔵能力を持つ様になり、調整出荷による価格の安定が計られるようになった。又港湾施設も第四次整備計画が進行中で、特に新潟鉄工三崎工場の第一期工事完成により遠洋漁船の修理が可能になり、静岡に回送修理の必要も少なくなり、漁船にとって好条件を具備した港といい得るわけである。更に城ヶ島、油壺、三浦海岸をひかえた一大観光地でもあり、これと結合した観光産業面についても考慮されるべきである。

## 注

- 1) 日本鯉鮪漁業協同組合連合会（1968）：かつを・

まぐろ漁船名簿

- 2) 内海延吉 (1951) : 三崎郷土史考
- 3) 慶長, 元和年間より江戸小田原町肴問屋に諸魚を送る, 天和年間より江戸通船開始
- 4) 肩巾 6~7 尺, 7 挺櫓
- 5) 泰山丸 (現泰山丸商店) の如きは 37 人の押送り乗を扶養。押送船には通常 1 尾 40~80kg 程度のキハダ 100 尾程度を積んだ。
- 6) 水産研究会編 : 戦後日本漁業の構造変化 (VII 19 55)
- 7) 現在第 4 次 整備計画実施中に入港遠洋漁船 合計 11 万 6 千 t, 岸壁能力 13 バース, 接岸荷役能力 1,500 t とする。
- 8) 昭和 27 年 4 月 25 日講和条約発効 3 日前にマ・ライン撤廃により日本のカツオ・マグロ漁船は広大な漁場に出漁可能となった。この新事態に即応し漁船の適正船型への移行, 大型化による漁業経営の合理化を計る目的で昭和 28 年 7 月 10 日発布施行され, 総トン数 70~100 トン未満のカツオ・マグロ漁船に対し, 優先的に遠洋カツオ・マグロ漁業の許可を与えた。漁船建造についても総トン数 20~70 トン未満の許可を受けていた漁船は 100 トンまで, 70~95 トンのものは 135 トンまで, 95~100 トン未満のものは 150 トンで 100 トン以上の許可を受けていたものは無制限許可。
- 9) 農林経済局統計調査部 (1969) : まぐろはえなわ漁業漁場別統計報告
- 10) 三崎漁類株式会社パンフレット
- 11) 日本鯉鮪漁業協同組合連合会 (1970) : かつお・まぐろ No. 121
- 12) 三崎の加工業については経営組織別にみると個人 8, 会社 17, 組合 2, その他 1, 合計 28。製造品目別工場数は素干し 2, 塩干 1, 節類 5, 練製品 5, 冷凍 1, 雑魚 6, 雑類 3, 缶詰 1, 飼肥料 2, その他 1, 合計 27 で焼津に比し極めて弱体である (三崎漁港水揚統計 <三崎魚市場管理事務所> 昭和 43 年版)。
- 13) 水産週報 (1970) : No. 603 : No. 604
- 14) 水産週報 (1970) : No. 597