

第3節 かつおまぐろ漁業の近代化

1. 串木野のまぐろ漁業

串木野市は「金山とまぐろのまち」としている。遠洋まぐろ漁業の全国有数の根拠地である。串木野のまぐろ漁業を記述したものに、『串木野漁業史』と『串木野まぐろ漁業史』がある。ここでは、その概要を引用する。

串木野の漁業は、形態の推移から次の五つの時期に大別される。

- ・初期一本釣漁業（藩政期から明治10年までの沿岸漁業時代）
- ・開拓期遠洋漁業（明治12年から大正前期までの朝鮮近海漁業時代）
- ・発展期動力船まぐろ延縄漁業（大正前期から終戦までの油津・三陸漁業時代）
- ・復興期南方漁業（終戦から戦後李ライン設定による清水・焼津基地時代）
- ・大型船による国際遠洋漁業（企業合同、待遇改善、500トンの級鋼船時代）

1) 初期一本釣漁業

天保14年（1843）の『三国名勝図絵』には、「当邑漁戸甚集して、人口3,500余あり。本藩漁戸の最なり。故に魚も種類多し」とある。

古くから海との関わりが深く、小瀬の船溜りと五反田川の河口が漁船の根拠であり、現在の串木野港あたりは砂丘に続く遠浅の海浜であった。

明治初期ごろまでは、五反田川河口には、肥前から八反帆を張った船が茶碗、皿その他日用雑貨を積んで一週間から10日ぐらいゆっくり碇泊したという。

吹上浜の北限の砂丘に独特の集落をつくり、伝来の漁法を伝え、魚付林に集まる豊富な魚族を相手に、明治10年代まで筵帆による一本釣りによる沿岸漁業を営んできた。

2) 開拓期遠洋漁業

この期を代表する人物に、本浦の今村太平次と上竹庄兵衛がいる。

今村太平次は、筵帆をあやつる一本釣漁業から、目を「対州サバ」に向け、1879（明12）年南竹助蔵ら8人を誘い9隻の五丁櫓の帆船、総勢63人の船団を組み、対州から釜山近海への出漁を始めた。予想される危険をおかした漁場開拓であったが、出漁70余日でサバ5,100尾の好成績をあげている。これに刺激されて、5年後には35隻にふえていった。

上竹庄兵衛は釜山近くでさば漁に従事中、羽魚（秋太郎）の群れが泳いでいるのを知り本浦の前潟長之助と話し合い、1883（明16）年7月、五丁櫓の帆船2隻で、島平の坂口仲右衛門の考案した延縄を操業した。その後、かじき延縄に切りかえ、これに生きサバを餌に使う漁法を考案した。串木野独特の技術で、漁獲は一段と向上した。

韓国近海の豊富な魚群の中へ、船の数を増やし、また危険をおかして働く漁法であったが、往復の費用を考えて、1900（明33）年3月、長崎を根拠とする「鹿児島県韓海出漁組合」が結成された。

しかし、出漁時の仕込みや買いつけ、船の修理や建造資金等は長崎の山田屋、森田屋、紙屋、小川屋、まるは、下関の船喜商店などの魚介仲買業や問屋など県外資本に依存せざるを得なかった。これら魚介仲買業や問屋などが、串木野漁業の発展に寄与した功績は大きいですが、反面、地元資本の貧困さを示している。

3) 発展期、動力船まぐろ延縄漁業

明治末から大正時代にかけて、全国的に漁船の動力化ブームがやってきた。鹿児島県では、1908（明41）年、坊泊鯉漁業株式会社が建造した舞鶴丸35トンの級が第一号船であった。

波村仁太郎は、1917（大6）年4月16.79トンの20馬力の動力船の建造にかかった。県内第二号の有水式発動機船「丸二丸」の誕生である。

機械船は、早い船脚を利用して韓国近海から大島郡一帯へ、さらに昭和時代（1926～）になると100トン級の動力船も出現し、台湾、小笠原海域から三陸沖、北海道、東シナ海からインド洋へと躍進を続けていった。

1917（大6）年から1926（大15）年までの10年間で、動力船は101隻にも達した。そこで漁船の根拠地となる築港問題が当然ながら起きた。

先の波村仁太郎と本浦漁業組合長の肝付篤が中心となり、1919（大8）年4月「串木野築港期成同盟会」が結成され、関係者が一丸となって実現にむけて東奔西走した。

1921（大10）年12月、勘場潟で起工式が盛大に行われ、爾来16年の歳月を経て1937（昭12）年6月、90,800坪の広大な築港が2,057,054円（国費880,000円、県費592,000円、町・組合費各292,677円）を投じて竣工した。

4）復興期南方漁業

太平洋戦争は、動力船に必要な油と機材の統制とともに、1940（昭15）年ごろから漁船と要員の徴用ももたらしたので、串木野漁業は完全に姿を変え、海の挺身隊へと変貌してしまった。

104隻の徴用漁船のうち戦後帰還したのは11隻にしかならなかったし、本浦地区だけで約300人の未亡人がうまれた。

また、1945（昭20）年7月29日、8月9日、12日の空襲により本浦を含む集団地区の約80%が焼土と化し、文字どおり無一物となる。そこから南方漁業への復興の槌音が始まったのである。

復興への足どりに松元明人がある。戦後串木野漁業会（会長平瀬実武町長）の理事から、法改正による串木野漁業協同組合の初代組合長に就任、1970（昭45）年6月22日75歳の生涯を閉じるまで、多彩な活躍をした。

復興期の特筆される問題に、李ライン（1952年1月19日）問題と漁船船員の拿捕抑留問題がある。

李ラインから締め出しをくった串木野漁民は、さらに追いつちをかけるように米海軍演習地の指定によって、生命とも言うべき有望な漁場を失い、清水・焼津に基地を設け、遠く南方からインド洋へと漁場を求めていくことになる。

5）大型船による国際遠洋漁業

零細な一本釣漁業から対州さば漁への転換に始まり、沖合から遠洋へと文字どおり世界の海へ魚を追い漁場は拡大していった。

漁船も1963～64（昭38～39）年に111トン型に移行、1961（昭36）年第30丸九二丸による鋼船化、1968（昭43）年には28トンの第18協栄丸と次第に大型化が進み、現在では499トンの近代設備を誇る漁船にまで発展している。

ただ、1973（昭48）年10月および1979（昭54）年1月の二度にわたるオイルショックや1977（昭52）年5月2日の我が国200海里漁業水域設定による国際的な漁場規制の強化と定着、輸入まぐろの増量による魚価への影響等々、これまでの経営環境には大きな試練の時があった。

そこには、果てしなく魚を追う「男度胸」の精神、身体を張ってきた意気があるものの、反面では多くの海難事故の歴史があることを忘れてはならない。

「串木野さのさ」の旋律は実に美しいが、そこには串木野まぐろ漁業の背景につきまとう哀調を感じてならない。

6) 李ライン (李承晩ライン)

済洲島付近の海域は、明治以来串木野漁業者にとって主要漁場であったが、第二次世界大戦終了後の1945(昭20)年11月3日マッカーサーラインの設定で極度の制限を受けつつあった。

1952(昭27)年4月23日講和発効を前に解除され、7年振りに公海自由の原則に復帰したのだが、韓国大統領李承晩は一方的に規制ラインを宣言した。1952(昭27)年1月19日だった。

1949(昭24)年以来の米軍演習による鳥島近海の漁場喪失に加えた大打撃であった。

李ラインの取り締まりも強化され、日本漁船の拿捕事件が続くなか、串木野の漁船第7大栄丸(1953=昭28年9月7日)、第6丸六丸(1954=昭29年9月22日)、第12共進丸(195=昭28年10月22日)の3隻も拿捕された。

地元では、李ライン撤廃串木野市漁民大会、串木野市経済危機突破漁場開放市民決起大会等が開かれ、影響が単に漁業者にかぎらず、漁業関連企業や一般商店にも及んだことが伺われる。

これら大会など機会あるごとに、李ラインの即時撤廃、抑留船員の即時返還、留守家族に対する政府補償の実施促進、漁業者に対する国家補償の実施等々の要請を続けた。

1955(昭30)年12月、政府は、抑留船員一人当たり6万円の生活費と留守家族への見舞金一人当たり1万5千円を支給している。

そして時を経るごとに、要請内容は日韓漁業協定の締結促進へと移行していく。

漁業関係者はもとより多くの人々の努力のかいあって、1965(昭40)年6月22日、東京で日韓漁業協定が署名され、朝鮮半島の周辺に共同規制水域を設けて漁業資源を保存するため、日韓両国が共同で規制を行うことを定めた。

この協定では、李承晩ラインについては何ら記されていない。韓国側は、李承晩ラインは平和ラインとして、国防および大陸棚資源の保護を目的として存続しているとし、これに対し日本側は、この協定締結によって消滅したとみなしている。実に14年の歳月であった。

7) 漁村あれこれ

(1) 漁師の作業着「ドンザ」

「ドンザ」は着古した木綿生地や端切れを継いだり、重ね合せたりして、太い木綿糸で刺子に縫ったものである。袖は筒袖や巻き袖で、身丈は足元までのものと腰までの短いものがある。

それに綿を入れたものであるが、手間がかかるうえに、丁寧に縫わないと着ているうちにすぐ破れてしまうので、手先の器用な老婦たちが一针ずつ心をこめて刺していたものであった。

心のこもった「ドンザ」は、海の上で寒さや風を防いでくれる一方、夜眠る時は布団代わりになった。また、雨の時には雨具にもなり身を守ってくれた。漁師達の船上生活にはなくてはならない衣であった。

1935(昭10)年ごろから、布地に油を塗った雨具が普及し始めたが、沿岸漁業者は終戦後も着用していた。

(2) 風土を生かした住い

「家で金を稼ぐのは旅宿。漁家は船が財産、家は雨風凌げばよい」と古老は口癖に言っていたが、海が近いので、台風襲来や飛砂、高潮の害から守るため、クロキの木(正木)を植えて垣根にした。暑い夏を涼しくするため、天井を張らず床を高くし、風通しのよいように竹で編んだ床竹敷にした。床下には、船具、薪などを入れ、鶏を飼って卵を取り、雄鳥のホ口(毛)は「えそ釣」の擬似餌に使った。

(3) きびしい躰の青年団

17歳になると入団するが、一番限とよばれてた。続いて二番限(18歳)、三番限(19歳)、四番限(20歳)、中頭、評議員、理事、副会長、会長という役があり、評議員、理事を幹部とよんだ。団員は、年長者から社会的な礼儀作法や仕事のこと等、厳しいしつけを受けた。

団の基本的な決まりは「応法仁義」であった。応法とは団則を固く守ること、仁義とは朝晩の礼儀である。例えば雨傘を使う時、四番限までは番傘、それ以上は蛇の目傘の使用ができた。

履物の場合、四番限までは「素足に普通の下駄」と区分されていた。

罰則には「除名」「消防水槽の水替え」「青年団の提灯の張替え」などがあった。

(4) 働きものの串木野おごじょ

浜浦の乙女が、いつごろから鹿児島市方面に出稼ぎ(奉公)に行ったかは定かでない。

故有馬俊雄の追憶記には概略次のようにある。

「明治18年ごろ、願船寺開基、井上文彦師が聖教布教のかたわら農漁村社会の開発や民度の向上のため、手始めにまず文盲なる乙女等の婦人形成に着手され、船倉スマ外2名を鹿児島市二の丸内、旅宿「門松」に行儀見習い奉公を依頼された。

旅宿の主婦は聡明な女性で、厳しく指導し、乙女らも誠実に勉め仮名文字も習得した。約束の4年を小過なく仕え辞去の際には入嫁道具一式と慰労の志を添え、入嫁姿も初々しく帰された。各自の家には、近隣の人々が待っていた。初めて見る人形のような丸髷、金蒔絵の櫛、銀の簪、華麗な帯、優雅な裾模様紋の紋服、何ともいえない床々しき脂粉の匂い、目がさめるような艶麗なる容姿に見惚れ、賛嘆の声と吐息がときとして湧き起こった。

この様子に見とれた近所の母娘等は期せずして、奉公意欲が炎と燃え盛り、この炎はまたたくまに枯れ野の火の如く本浦を焼き尽くした。」

嫁入り道具は自分で調達する - という不文律、生活様式や日常語の改善、浦全体の生活向上等への乙女達のけなげな努力は見逃すことができない。誠実、勤勉、器量よしとして評判の乙女達であった。

(5) 漁願相撲と集団見合

漁願相撲の一週間ぐらい前には、遠くの旅館等に修業にっていた女性たちが帰省する。また21歳になったら「縁つきいとま」をもらって帰郷する風習があった。修業先からダンス、鏡台などをもらって丸髷をし、留め袖を着て帰ってきたものである。

相撲の前日は、若い男女が一緒に集まり、その中で21歳の女性達は、「おにぎり」を大きなバラの中に投げるしきたりがあった。一種の遊びでもあるが、そのおにぎりがバラの中で割れたり崩れたりすると「処女ではない」というレッテルをはられる。年頃の男の前で割れたりすると大変であり、遊びとはいえ緊張するものだった。

21歳の男性達は、「ジンコブシ」(相撲甚句の一つ)を歌って踊った。優勝旗をフンドシの前に垂らして皆が輪になって踊る姿は美しく、21歳のニセは青年団の花形であった。

相撲の後、各家で祝宴が開かれる。そのとき、昼間見た女性で気に入った人がいたら、その場に呼んで酌をしてもらう。これをきっかけにして、縁談が成立することが度々あった。

漁船の大型化による漁場の遠隔化、経営環境の悪化、漁願相撲に要する経費等の問題から、関係者が協議し1968(昭43)年に廃止された。その後は、串木野市をあげた児童、学生、実業団による相撲大会へ変わっていった。

8) 南方漁業の開拓者 永福 虎

「南海の虎」といわれた永福虎(えいふく・とら)については、1990(平2)年4月1日刊行され

た『海の手帖』のなかで、鹿児島大学水産学部助教授片岡千賀之が記しているのです、その全文を引用する。

『今や水産合併事業は世界各地で行われ、多くの日本人がそこで働くようになっている。

海外漁業が始まるのは明治以降のことであるが、南の海を開拓した人々の中に永福虎、原耕（はら・こう）という二人の傑出した鹿児島県出身者がいる。

永福虎は、1890（明治23）年に南伊佐郡山崎村（現在の薩摩郡宮之城町山崎）の農家に生まれ、水産講習所（現在の東京水産大学）を卒業した。

当時、シンガポールは欧米のアジア支配の要として急成長をとげ、日本からの資本進出も盛んになりつつあった。

これに対し現地人の漁業は未発達で鮮魚が不足していたことから、永福は自ら漁業経営に乗り出していく。流網漁業、追込網漁業、曳縄漁業、えび買付事業（スマトラ沿岸でとれたえびを買付けてシンガポールに搬入するもの）、採貝業（ボタンの原料となる高瀬貝などを採取して日本へ輸出するもの）を手がけ、さらに製氷・冷蔵事業、鉄工所、農園、漁業用資材や日用品の輸入・販売へと事業を拡大し、1937（昭和12）年には永福産業株式会社という一大水産会社を築きあげた。シンガポールの他にもバタビア（ジャカルタ）に支店を置き、その従事者は合わせて1,300人に達した。

永福産業は、シンガポールやバタビアにおける最大の水産企業として鮮魚の過半を供給したばかりか、在留日本人の最大勢力となった。

しかし、日中戦争以降は華僑の排日運動やシンガポール政府による日本人漁業の抑圧で衰退に向かい、太平洋戦争が勃発すると壊滅してしまう。永福は、一時インドへ抑留されたが、1942（昭和17）年に捕虜交換で日本軍が占領したシンガポールに戻って、軍に鮮魚を納入したり造船部門を担当した。

戦後は、串木野でまぐろはえなわ漁業を行うが、それに失敗すると海外漁業協会が行ったセイロン（スリランカ）、シンガポール、マレー、東西パキスタンの漁業調査に加わっている。

セイロンでまぐろ漁業を企画したが、資金不足と人材難で実現しなかった。

こうして、戦後も南洋漁業開発のために尽力したが、1970（昭和45）年に東市来町で波乱に富んだ生涯を閉じている。

永福虎の名前は業績の割りにはあまり知られていない。日本の漁業や戦後の水産合併事業の発展と直接結びつかなかったためであろうが、現地に定着し、住民の生活に密着した漁業こそもっと評価されてよいのではないか。』

2. 枕崎のかつお漁業

枕崎のかつお漁業については、『枕崎市誌』に詳細に記してある。その概要を引用した

1) 喜入氏領有時代の水産業

わが国は、豊臣・徳川と天下統一の時代となって、ついに、海外交易も禁止された。また、鹿籠桜之城の島津忠長は、戦略上から大隅の串良鶴亀城に移り、大船や水主（がご）も、これに従ったので、大陸や琉球との貿易は、専ら坊津を中心として続けられることになった。

枕崎のかつお漁業は、古く宝永のころから近海で行われ、かつお節製造も始められた。大きく発達したのは、1723（享保8）年坊津における「唐物崩れ」と称する大事変が契機である。藩内八港の中で大船（六反帆以上を大船という）の数が最も多かった坊津港の大船が、幕府の「抜荷取締まり」により一艘もいなくなった。この時鹿籠関係者の船などはみな枕崎へ逃げてきたので、領主喜入はこれを保護し、内海航海の船に利用した。さらに、かつお漁業の特権をこれら大船所有者だけに与え、海

運の閑散時の労役や積み降ろし人夫の確保のためにかつお漁業を営ませたのである。

1767(明和4)年の『鹿籠名数記』に「当時、浦の水主三百三十七人なり。五人組は浦浜四組なり。惣船(船の総数)百七十余艘、帆端(帆船の帆布)合せて五百何十反という。専ら年中心掛けてカツオを釣り、節に調う。この浦前きに黄尾雑魚という活餌、兼して、沢山、栖瀬これあるによるなり」とある。このように、内国航路の積み降ろし人夫の閑散時の救済のために始められた枕崎のかつお漁業の発達はめざましかった。この地方の漁船はいわゆる四間船で、帆は蘭葎を使用していたが、1839(天保10)年に蘭葎帆を木綿に改めたという。

(1) 舟子(かこ)制度

船員確保のための舟子制度には、船付と乗付とがある。

「船付」というのは、明治維新前、枕崎や坊泊の漁村にあった釣子補充の一手段である。船主が農村の貧困者の子供や孤児を小さいうちからもらいうけ家族同然にして育て、やがて、自船の釣子とするものである。もらい子は村外からも連れて来て、一家に同時に23~24名もいて、その子孫が年を経て増えて、伝来のかつお漁業に従事するものが少なくなかったが、維新前にはなくなった。

「乗付」というのは、親方は釣子に対して家宅を無料で貸し与え、釣子の家に男子が生れると紋付きの着物と祝酒、白米三升を添え、祝意と主従の固めのしるしとして贈り、将来その子は自分の船に乗せるという確約をするもので、その子が成長するまで釣り上げの配当を続けた。

2) 帆船時代のかつお漁業

明治時代に入り、枕崎のかつお漁業は、藩政時代を受け継いで発展の一路をたどっていった。1890(明23)年ごろには、既に、小さな帆船を操って沖縄県慶良間諸島付近の漁場で操業している。八丁櫓を押し、追風の日には帆を上げて走った。

生き餌は「キビナゴ」であった。これの汲みかえ作業を「汐替え」と言い、汲みかえを休むとキビナゴが死ぬので、少しの油断もできない酷しい作業であった。若い元気者があてられ、辛いこの作業をまぎらわすため「汐替節」が生まれた。

(1) 漁船と漁場

明治初期まで、かつお漁船を枕崎地方では「七反帆」と呼び、長さ50尺、巾10尺、稼子は25名ぐらいであった。操業日数は4~5日で、船員室もない船上生活であった。

かつお船の船数は、1876(明9)年17隻、1895(明28)年60隻、1896(明29)年31隻(黒島流れによる減少)、1908(明41)年49隻、1912(明45)年40隻であった。

漁場についても、1876(明9)年12月に「南方諸浦人、鹿籠諸浦ヨリ口之島、臥蛇島へ係ル嘆願書」が鹿児島県会へ提出されていることから、幕末のころは既に黒島、竹島および口之島、臥蛇島を漁場としていたことが推察される。

嘆願書の趣旨は、鹿籠浦の戸数1,200余戸、人口5,300人余、坊泊浦は戸数370余戸、人口1,800人余で、その内8割が漁業を専業としており、かつお船の数も鹿籠浦76隻、坊泊浦87隻の多くを持っている。近年、近海での漁が少なく生活できないので、漁労に応じた魚だけでなく、年間一定の米を渡すことで入漁を認めてほしいとするものであった。幸い、この願いは円満解決している。

その後も、出漁海域は次第に拡大していった。笹森儀助の著書『拾島状況録』(1895=明28年)からもトカラ海城への出漁を知ることができる。

また、沖縄県慶良間諸島、座間味島の役場の正面に「鯉漁業創始功労記念碑」がある。1890(明23)年ごろ、この近海まで出漁していた枕崎の漁業者に、漁法とかつお節の製造法を習った。そのおかげで、沖縄県かつお漁業の基礎を作ったと書いてある。

1866～1911年（主に明治時代＝帆船時代）に発見された漁場として、梅吉曾根（明治初年ごろ）、東西新曾根（1886＝明19年）、釣込（権）曾根（1891＝明24年）、ドンコ曾根（1896＝明29年）、盲曾根（1904＝明37年）があり、現在でもカツオに限らず有名な漁場である。ただ、発見に至るまでこの海域に出漁がなかったわけではなく、常時資源の豊富な海域として世に認められたとすべきであろう。

（2）親方船と間船（仲間船）

枕崎におけるかつお漁業の経営方法は、時代の推移とともに種々変化してきているが、その第一段階として、1876（明9）年以前の七反帆船・別称「親方船」時代と、その10年後の「間船」時代とに区別することができる。

「親方船」は、一部の資産家たちの独占企業であった事業形体のなかで、従事する釣子は1隻に25名程度で、その大半は資産がなく、家屋敷は無論、少しの田畑もたなかった。そして、冠婚葬祭などの費用から生活費まで、一切を船主の援助に頼っているものが多かった。

そのため、代々、終生、父子引き継いで同一船主に隷属し、自由のきかない存在であった。

明治維新前まで船員は苗字（姓）もなく、船主の名前をもって苗字に代用し、「何某船の何某」と称した。父子代々、同一船主に仕えて恩義に報いたのである。船主と釣子の間には定約書がかわされ、金銭的なことや他船への動きをしないことが定められており、船主は、これにより必要な労働力を確保した。

「間船」は、親方船時代の釣子の中には、比較的に生活に余裕のある者もあって、「賃金取り」と称して自由に転船する者もあった。これらの人々は、主に士族の二、三男などから漁師になったものであった。日給制の賃金取りの方式である。親方との間に特別な主従関係がなかったから、自由に他の船にも乗換えることができた。日給のほかに、釣り上げ高の幾分を「割出し」としてうけていた。明治前期に松元惣次郎の倉設経営に始まっており、封建制下の当時としては、全く革新的なものであった。

船主が船体と設備一切を用意し、出漁に要する食料・薪その他の費用を水揚高から差し引き、余りの金を船主が7人前（あるときは9人前）ぐらいを取り、釣子は、並通りを一人前とし、船頭、脇船頭、梶取りなどの幹部級には、その任務と働きによってそれぞれ歩合を増し、青少年漁師にも、年齢と経験によって歩合配当する仕組みであった。

漁師にとって、従来いくら釣っても収入の変わらない親方船に比べ、漁獲高によって収入の変わるこの制度は、彼らに勤労の喜びを与えた。漁業の配当分配制の始まりであった。

1950（昭25）年の配当金、奨励金、1969（昭44）年の給料制・基本給、航海手当、生産奨励金へと近代化された遠洋かつお漁業に引き継がれている。

（3）「黒島流れ」とかつお節バラ売り行商

枕崎における海難史上、最大の悲劇と言われる「黒島流れ」について、枕崎警察署の沿革史には次のように記載されている。

『明治28（1895）年7月24日暴風あり。陸上の損害、特筆すべきものなし。海上の椿事は聞くに戦慄、惜く能はざるものあり。是、実に509人の生霊を海底に葬りたる椿事にして、東南方村枕崎、中村吉次郎外12人所有漁業帆船13隻は出漁中、大島郡黒島近海に於て風波のため難破し、溺死を遂げたるもの36名、同村小湊、篠原益雄外2名の鯉漁業帆船3隻、また、同海に於て風波の為破船し、溺死を遂げたる者99名、西南方村泊、早水直次郎外2人の鯉漁業帆船3隻。猶、黒島近海において破船し、溺死を遂げたる者、50名以上の屍体は、大部分黒島に漂着したるを以て、南方警察分署長伊集院警部は、同島へ出張し、検視をなしたるも、腐乱に近き数多の屍体は、その誰たるを識別するに由な

く、山なす屍体は、石油を注ぎて焼却し、遭難者の遺族は、その骨灰を分配して土葬をなしたり。之を称して「黒島流れ」と言い、東西南方村に寡婦多きを見るは、是に基づくもの多し』。

かつお漁業に従事していた人々の家族は、一瞬にして父を、夫を失い、明日からの生計の道を断たれて悲痛のどん底に沈んだのであったが、この遺族を救済するために取り上げられたのが、婦女子たちによる「かつお節バラ売り行商」だった。

当時は、かつお節の製造は、かつお船の親方しかできなかったので、この行商開始には親方の物心両面の援助があり、仲買人に卸すのと同じ値段で売ってもらって商いを始めた。この行商を奨励して力説したのは、大願寺の当時の住職兼広師であった。

兼広師は、県内くまなく建立されているお寺の組織網を使い、各地の寺々の住職にお願いし、門徒たちへ「黒島流れ」の惨状と父や夫や息子を一瞬にして失った婦人たちが、かつお節行商に立ち上がった境遇を伝えてもらい、かつお節購入の理解と協力を懇願したのである。

「枕崎のかつお節ゃ、いやはんどかい」の独特の売り声と共に、枕崎のかつお節は未亡人たちの汗と足によって県内はもちろん南九州一円に広がっていった。

「黒島流れ」の大きな犠牲は、かつお漁業発展の尊い礎石でもある。これらの人々の霊をなくさめるため、枕崎えびす鼻海岸と坊津和楽園に海難漁師慰霊塔が建てられている。また、このことを契機に、枕崎と黒島の人々の交流が現在も続いている。

3) 漁船の動力化と遠洋への進出

明治末期、かつお船に石油発動機が導入され、大正時代になって氷の使用や無線電話が普及するとともに、かつお漁船の性能と安全は格段の進歩をとげ、沖合漁場が次々に開発され、水揚げ実績も年々、大幅に記録を更新するようになった。

漁船の大型化と漁場の開発が急務とされたこの時、大型船（90ト）を建造して、自ら遠くパラオ・セレベスからバンダ海、ニューギニア近海まで未知の漁場を探検し、開拓したのが原耕（はら・こう）であった。探検は、1927（昭2）年から3回にわたった。雄図半ばの1933（昭8）年、南海に骨を埋めねばならなかったが、氏の偉業は、日本水産史上特筆すべきことと言わざるをえない。

筆舌に尽くし難い幾多の辛酸をなめながら、数々の好漁場を発見し、南下するほど魚影の濃いことを立証した。その結果、漁船の大型化は急速に促進され、昭和10年代、かつお漁港としての枕崎の繁栄をもたらした。

（1）急速に動力化した枕崎の漁船

わが国における漁船の動力化は、1906（明39）年、静岡県の実験船富士丸が最初であるといわれ、機関は石油発動機であった。

鹿児島県では、1908（明41）年、坊泊鯉漁業会社が建造した西洋型の舞鶴丸（35ト、35馬力）が動力付漁船の第一号である。県内漁船動力化の先駆けとなり、漁業者の関心と呼んだ。

翌1909（明42）年4月には、枕崎の家弓正五郎が石油発動機船徳光丸を建造、続いて枕崎鯉漁業株式会社も4隻の石油発動機船を建造した。

当時の『東南方村事務報告書』によると、1910（明43）年には20余隻、1911（明44）年には漁船38隻のうち、蒸気機関付き3隻、石油発動機付き34隻で在来船は僅か1隻であったとある。

このように、枕崎における漁船の動力化は僅か2年で終り、驚異的な漁獲増大をもたらしたが、一方、必然的に経費の増大を伴った。

その後、動力漁船は、1914（大3）年40隻、1920（大9）年38隻、1925（大14）年26隻、1935（昭10）年23隻と推移している。

(2) 原 耕の偉業

原耕(はら・こう)については多くの文献があるが、『海の手帖』(1990)のなかで鹿児島大学水産学部助教授片岡千賀之が記しているので、その全文を引用する。

『原耕は、1876(明9)年に川辺郡西方村(坊津町)のかつお漁業経営者の家に生まれたが、大阪高等医学校を出て枕崎で医院を開業している。

外科医として名声を博しつつあった原耕がかつお漁業にかかわるのは、生家のかつお漁船が台風で遭難し、多数の犠牲者を出したため、その遺族の生計を支えるためであったといわれる。

1925(大14)年には90トンの大型漁船を建造し、沖縄、台湾方面にまで漁場を拡大している。この出漁は、南薩漁場に固執して停滞していた県内のかつお漁業を覚醒させるものであった。

1927(昭2)年になると大型漁船2隻でフィリピン、パラオからさらに南下してオランダ領インド(インドネシア)、ハルマヘラ、セレベス、アンボン島近海などを6カ月にわたり探索した。

100トンにも満たない船で未知の海域に乗り出していく困難と不安は我々の想像を絶するものであったに違いない。

1929(昭4)年の第二次南洋探検は、前回有望性が確認されたアンボンを基地としてバンダ海を操業し、好成績をあげて半年後に帰国した。

この間、原は1928(昭3)年と1932(昭7)年の二度にわたり衆議院議員に当選し、国政に尽くすかたわら、海外基地かつお漁業のために出資者を求めて奔走している。

1932(昭7)年の第三次遠征では、アンボンに土地を借り、かつお節工場の建設を進めていたが、翌1933(昭8)年にマラリアにかかり、帰らぬ人となった。

彼の事業は、千代子夫人や弟の捨思(すてし・後の衆議院議員、県漁連会長)などの努力にもかかわらず、資金の欠乏と人心の離反で挫折してしまう。

しかし、南方かつお漁業の開発にかけた原耕の夢は、第一時探検で水先案内人をつとめた宮崎県の中田佐太郎、愛知県の大岩勇、沖縄県人によってメナド、テルナテ、アンボンで受け継がれていった。原耕のかつお漁業遠征は、鹿児島県や現地のかつお漁業に刺激を与えたばかりでなく、日本の南方かつお漁業の幕開けを告げるものであった。

現在、枕崎や坊津には南の海を見つめる原耕の銅像が、インドネシアのアンボンには彼の記念碑が建っている。』(鹿児島大学「海の手帖」編纂委員会(1990)・片岡千賀之:「海の手帖」)

4) 戦後のかつお漁業

漁船の大型化と漁場の開発によって、水産業は発展を続けた。しかし、太平洋戦争突入によって漁船はその大部分を軍用船として徴用され、企業としてのかつお漁業は、事実上中断された。

枕崎大空襲による空前の惨害、そして終戦、さらに枕崎台風の襲来という大難が連続し、そのため、再起不能と思われる壊滅的な打撃をこうむった。

だが、戦後の復興には、祖先伝来の優れた生活力が発揮されて、水産業もいち早く立ち直りを見せ、かつお漁業は、1951(昭26)年には戦前の最盛期を上回る水揚高を記録するまでになった。

戦後の激動の時代、石油ショック、二百海里問題等の苦難を乗り越え、現在では、最新鋭の大型かつお漁船が、科学技術の粋を駆使して、南太平洋全域やはるかに赤道を越えて活躍を続けている。

昭和40年代以降は、二回にわたる石油ショック、二百海里経済水域の設定、減船と海外まき網の出現等々激動の時期であった。この時期を大別すると次の三期に区分される。

第一期; 1970(昭45)年から1977(昭52)年

国際的には1973(昭48)年の第一次石油ショック、1976(昭51)年の米ソ2大国による二百海里

時代への突入等不安材料はあった。だが、漁船の大型化、近代化もこの時期に進められた。

戦後、120^ト型で復興した漁船は、やがて192^ト型の鋼船となり、1970（昭45）年の第二協洋丸に始まった大型化の波は、僅か数年のうちに総ての船が大型化されるという勢いだった。

だが、漁場の遠隔化、航海の長期化、経費の増大、特に燃油費の増加、生き餌の斃死が深刻な問題であった。

第二期；1978（昭53）年から1983（昭58）年

漁場の遠隔化、航海日数の増加による燃料費等の経費の増大、資金繰りの悪化、生き餌の斃死による漁獲量の不安定等多くの要因により経営が悪化した。国は、経営安定化施策として、1979（昭54）年から3力年間に遠洋かつお漁船50隻を減船し、海外まき網10統を認める方策をとって生産量の減、魚価の安定をねらった。さらにこの時期に、基地物といわれる発展途上国からのかつおの輸入量が増大し、魚価の下落が続いた。

1977（昭52）年竣工の第12協洋丸で刺身用カツオの船上処理が行われ、他の漁船も次々に始めた。ブライン凍結の一級品「B1」の始まりである。

また、低温活餌槽が開発され、1980（昭55）年、第12協洋丸に設置され好成績であったため、県の助成も行われ、2～3年で総ての船が設置し、宿命ともいえる生き餌の問題は改善された。

第三期；1984（昭59）年以降

「低温活餌槽で安定した漁獲を行い、基地物や海外まき網巻物に真似のできないB1製造で魚価の安定を図れば遠洋かつお漁業を守れる」「遠洋かつお漁業の灯を消すな」ということで、かつお船としては6年半ぶりに、1984（昭59）年5月、第11広栄丸が「B1専用船」として竣工し好成績を収めた。

その後、1984（昭59）年第2協洋丸、1985（昭60）年第1旭丸、1986（昭61）年第3協洋丸、1991（平3）年第1協洋丸、1995（平7）年第11広栄丸、第8旭丸（増隻）、第2協洋丸、1998（平10）年第3協洋丸、第11旭丸と最新鋭の設備、能力をもつ漁船が建造され、船型も499^ト・2,000馬力となり、魚群を求めて遠くはニュージーランド海域へと漁場を拡大した。

年間水揚げ額は例年全国の上位を占めている。

5) 「キビナゴ」と汐替節

帆船時代におけるかつお漁の餌には、キビナゴが使われた。捕獲したキビナゴは、本船に備え付けの餌樽に移される。餌樽の大きさは、船の大小にもよるが、口径約4尺、高さ5尺、周囲が三抱えもあり、17.8石（約3.2^ト）も入るような大きな樽が使用された。柄長のひしゃく、または、つるべ（桶に二本の綱をつけて、二人で汲み上げる）によって絶えず海水を汲み入れ、一方では絶えず海水を汲み出して、樽内の汐を渦状に回転させて漁場まで運ぶのであった。

この汐替えが並大抵の苦勞でなく、夜を徹しての作業に、睡魔をはらうためにも汐替節が生まれたという。

石油発動機の導入と同時に船内に活魚槽が設置され、餌には小イワシが使用されるようになり、長い間苦しめられた汐替えの重労働から解放されることになった。

汐も替え前 夜も明け前 家じゃ妻子が起きる前 ああーあ 替えちよれ 替えちよれ
雑魚が物言うた 生けん中ん雑魚が 汐さえ誓われば 死なんと言うた
肌は黒いが 釣い竿持てば 沖じゃかつおの色男
雑魚が三味弾く 小二才が歌う 沖の鯉も踊り出す
今日も大漁だ鯉の港 日本一だよ枕崎 日本一だよ枕崎

3. 奄美大島のかつお漁業

奄美大島におけるかつお漁業については、1950（昭25）年3月31日に刊行された鯉漁業創始五十周年記念版『奄美大島水産業沿革史』（琉球農林省大島支部水産課編・水産課長豊田茂）に詳しいので、そのまま引用する。

『奄美諸島鯉漁業の創始は1896（明29）年西古見曾津高崎の灯台建設に従事した肝属郡佐多村田尻の土持岫助ほか二名は、工事中沿岸漁業の有望であることを看取して、帰郷して同郷の鯉漁業家前田孫吉と相計って1899（明32）年の春前田氏と共に漁船を回航し西古見を根拠として出漁し、60余日間に拾斤以上の鯉9,700余尾をつり上げ村民を驚かせた。更にその漁場も10カイリ以内で時には餌場付近の船底に触れる様な岩礁においても漁獲したという。

これに刺激され1900（明33）年前述の帆船で技術を習得した西古見の朝虎松は同志22名をもって帆船を建造して自ら船頭となり、漁法になれない漁夫達を指導し、幾多の不便困難を克服して従事し、幸いに鯉群の来遊豊富で漁獲多くたちまち資金を回収し、なお相当の分配金を得たので各地でも鯉業が勃興し、宇検村屋鈍、吉虎次郎、鳥入坊々、実久村西阿室加藤雄等続々起業して同年において出漁船6隻を数えるようになった。

1901（明34）年朝虎松より1年遅れて組合を組織し「西古見の朝とら、屋鈍の吉とら」とうたわれた吉虎次郎も朝氏に劣らない名船頭であった。漁場が近くにあったため一日に三度も出漁し豊漁に豊漁を重ね一年に27万余円（当時上々白米1俵4円20銭～40銭）と莫大な利益をあげ屋鈍銀行設立の提議までするという大した景気であったが、逐次漁船も増加し漁場も遠ざかり瀬戸内方面の餌場入手も各船喧嘩までひきおこし意の如くならず、従って餌場貸料も暴騰し、経済がつりあわないために廃業したという。

これらは一獲千金を夢見て起業した当時の漁船の軽拳さや逐次漁船の減少して来た理由などを物語るものである。

勿論、1908（明41）年までは帆船を以って操業していたのであるが、これより先内地においては1903（明36）年に静岡県水産試験場がケッチ型20トンの船に石油発動機をつけて豆南漁場の銭州に出漁して好成績を挙げていたのに刺激されたのと、一方本諸島に於いては出漁船の増加に伴い遠ざかっていくため小型帆船操業は困難になり、これを打開するため内地に遅れること6年にして初めて1909（明42）年に石油発動機付き漁船5艘の建造を見、1910（明43）年には小型蒸気船1艘を建造するに至り、両者とも漸次増加して1913（大2）年には、吸入ガス発動機付の建造を見るに至った。

燃しながら本諸島鯉漁船経営上経費、運転、材料供給関係からして吸入発動機が優勢を占め、1921（大10）年には旧石油は影を絶ち、39隻の吸入ガス発動船の舞台となり、1924（大13）年には大型遠洋漁船2隻の建造を見、漸次増加して1925（大14）年には9隻の大型遠洋漁船と50余隻の吸入ガス発動船が出漁することになった。

当時の内地漁業界に於いても機械取付には当局の奨励もあり機械船が増加し且漁船も大型化され1919（大8）年にはディーゼル船も従業し、更に鉄船に代り、1924（大13）年には2,511隻、1930（昭5）年には1,857隻、1938（昭13）年には更に減じて1,009隻となったが、60トン以上の大型船は1924（大13）年に25隻、1930（昭5）年に45隻、また1938（昭13）年に343隻増加し、現在では100トン級の大型ディーゼル鯉船の発達を見るようになった。

燃し、本諸島に於いては、船体、漁法などについて多々改善の必要に迫られていたので、1929（昭4）年大島郡水産助成事業が実現し、1935（昭10）年度から振興事業が開始された。

ここで以前優勢を極めた吸入ガス発動機を使用した動力漁船の大部分は遠洋的發展には事欠く状態

にあるので、再び石油発動機に切替えることになり 1937(昭12)年には吸入ガス発動船は僅か1隻にとどまり、また雑魚を目的とする小型発動船も年々増加し旧態が改善されたのである。

鯉漁業においては餌料として本郡独特のキビナゴを使用する関係上鯉漁業の盛衰はキビナゴに左右される所まことに大きく、したがってキビナゴのみに依存することが不可能であることを覚り、1937(昭12)年春季においては遠く鹿児島山川方面に餌料(ムロ、イワシ、サバの子、俗に荒餌)を買い、あるいは一時根拠地を彼地に移したもの4隻あり、これらのものは何れも好成績を収めた。この領域外の遠洋漁撈は注目すべきことである。

かく、いんしんを極めた鯉業もほとんど戦災を被ったが、近年来、軍政府からの補給によって資材も追々充足しつつあり又当局においても補助助成をなして鯉業の復興に努めた結果、鯉漁船も現在(1950)20隻(合計340.08ト、1,000馬力)を有する現状を示している。

鯉漁業者の組織は、内地漁業者のそれと異り船主又は親方、即ち漁業者(経営者)と漁夫(庸人)との区別がなく、1艘の鯉漁船を経営するには30人乃至50人の漁業者共同し、一部落1艘または数艘の漁業組合を組織し、漁船を建造し乗組員、製造者、餌料場担当者等その組合員より適任者を選抜して各適所に配置する方法によるもので、漁業上に関しては乗組員中何れも同等の権利義務を有する仕組みである。

あるいは資本主において漁船を建造し、漁業者の組合に貸与し漁獲高歩合により賃貸料を得るものもあるが、これは漁業者に不利益多く、資本家においても相当の成績を挙げ得ないので近年においては漸次減少し鯉漁船においてはほとんど組合制度を採用している。』

このほか、現在では名瀬市大熊と瀬戸内町古仁屋でかつお漁業が続いている。

大熊におけるかつお漁業は、1901(明34)年、平佐栄磨、田代都喜登、吉常円らが発起して同志22人と操業したことに始まる。2年間で4つの組合経営体ができ、加工場もつくられ活況を呈していたが、大正にはいと極端な経営不振におちいり、1915(大4)年には全ての組合が解散に追い込まれた。原因のひとつとして資本家による搾取があった。

たとえば漁栄丸という船の場合、建造資金を名瀬の醤油製造業緒方商店(佐賀県出身)から借り、水揚げ鮮魚で償還していたのだが、高利の上に魚を安値で買い叩かれた。かつお節にしても同商店は市場価格を極秘にし、買値を据え置いたままで通した。その上漁業資材を高値で売りつけるため、上白米1升12、3銭の当時に組合員は一人200円もの負債を抱えて解散せざるをえなかったという。

その後空白期間において、再び大熊でかつお漁業が再開されたのは1922(大11)年、畑平六が発起人となり22人で結成した組合、これが現在の宝勢丸組合の始まりである。

新しい組合は、それまでの経験を生かして『均等出資・平等就労・均等配分』の三原則をとることとした。組合員全員が同額の出資をし、かつ組合の仕事に従事、受け取る報酬(配当)も組合長や船長以下駆け出しの飯炊きにいたるまで、全く同額というシステムをとった。

金だけ出して漁業にはタッチせず、配当だけを受け取るといった資本家的存在はここでは許されないし、職種や経験年数による配分の格差もみとめられない。いわば一種の共産制である。

終戦後の1948(昭23)年、金紘丸組合が誕生しているが、1964(昭39)年に餌のキビナゴの極端な不漁となったのを契機に、群島内のかつお漁船の多くが廃業、脱落していった。大熊の2組合が生き残ったのは、先に述べたような大熊独特の制度によるところ大である。

大熊にかつお漁業が始まり栄えた理由としては、天然の良港であったこと、先の組合三原則、流通上の地の利があげられる。

南にひらけた大熊港は、薩摩藩政時代黒糖の積み出し港であった。舵つき場、代官等の地名が残っ

ていることからもうかがえる。立地条件の上では、郡内最大の消費地である名瀬をひかえ、かつ島外流通の拠点としての名瀬港に近いことも挙げられる。

4. 参考文献

- 1) 富宿三善 (1971): 串木野漁業史, 串木野市漁業協同組合.
- 2) 森田清美 (1996): 串木野まぐろ漁業史, 串木野市船主組合.
- 3) 片岡千賀之 (1990): 海の手帖, 鹿児島大学「海の手帖」編集委員会.
- 4) 枕崎市誌編さん委員会・枕崎市 (1990): 枕崎市誌上巻.
- 5) 鹿児島県 (1968): 鹿児島県水産史.
- 6) 鹿児島大学「海の手帖」編纂委員会 (1990): 海の手帖.
- 7) 名瀬市 (1973): 名瀬市史下巻.
- 8) 中田建夫 (1974): 月刊エコノミスト 10月号.
- 9) 名瀬市大熊壮年団 (1964): 大熊史.

(茂利 敦雄)