

マグロ漁業根拠地は、太平洋岸蒲生田岬以南が殆んどであるが、昭和二十七年頃から底曳網漁業の整理や沿岸漁業の不振に伴う遠洋漁業の進出が、主として漁協を母体にマグロ漁業への転換となつて現れた。最初の転換船が成功したこと、県漁連、信漁連等の資金的バックもあつて、蒲生田岬以北でもこの漁業への進出が行なわれた。昭和三十年には、組合自営船一三隻をもつて自営船協会を設立するまでに至つた。そして、一時は自営船二〇隻と全国に例をみない発展を示したが、組合と云う経営主体の特殊性から不況の克服に弱く、その後小型船で廃業するものが増加し、現在では殆んど大型船のみを残す結果となつた。また遠洋漁業の先進地徳島県では、漁船乗組員も多数輩出しており、三崎には約五〇〇人の徳島県出身乗組員がマグロ漁業に従事している。

高知県

高知県下のマグロ漁業根拠地としては、室戸、室戸岬、安田、宇佐等があるが、その代表は現在室戸市として統一された室戸および室戸岬である。全国のカット・マグロ漁船許可隻数一、〇三六隻、そのうち高知県は一、二六隻、隻数においては第二位である。しかし船舶総トン数においては、全国合計二二七、六

八八トン、高知県の合計一七、七二四トン、平均トン数も二九トン対一四一トンとかなり低い。それは第一五表にみられる通り、高知県には所謂九九トン型と称する漁船が圧倒的に多いため、実はこれが現在の高知県のカット・マグロ漁業の性格を規定する主要な要素となつてゐる。それについては後述するとして、高知県におけるカット・マグロ漁業発展の過程を振り返つてみる。室戸および室戸岬には、江戸時代以来それぞれ室津港および津呂港が開港され、当時は網捕鯨業、サンゴ採取業およびカット漁業が主として行なわれたようである。なかでも捕鯨業の隆盛はめざましいものがあり、寛政三年には津呂浦に鯨舟一九隻、鯨網一三四反ありとの記録がある。慶応二年に捕鯨業は藩の直営となつたが、明治二十年〜二十四年頃からのこの漁業は衰微し始め、現在では「土佐の砲手」に名残りの一端を留めているのみである。また同じ寛政三年頃、カット舟は室津一〇隻、カット小舟三隻、三津にはカット舟一〇隻、カット小舟三隻、カット手舟一三隻、餌取網一四があつたと記録されている。いずれにしてもカット漁業は、相当古くから行なわれていた。一方、マグロ延縄漁業が注目されるようになったのは、徳島県と同じく明治の末、発動機が使用されてか

らであり、それに続くラインホーラーの搭載以後急激な発展をみる。明治三十七、八年、日露戦争の頃、室戸には二、三隻のマグロ延縄船があり、山の見える程度の沖合で操業していた。延縄には麻が使用され、全長二、〇〇〇尋、生餌を使用したこともあつた。昭和の初めから、土佐沖のクロマグロを対象とする延縄漁船が増加したが、昭和五、六年頃このクロマグロの不漁と、当時徳島、三重、和歌山等の漁船がこぞつて三崎に集つたのと軌を一にして、高知県のマグロ漁船も三崎あるいは釜石を基地とするものが続出し、野島沖、八丈近海および三陸沖合で操業するようになった。三崎基地船は、出漁船団を編成し、昭和十四年まで継続されたが、その後、高知県のみは基地を浦賀に移し、独自の市場を開いた。浦賀は現在でも高知県船の基地として仕込み、休息等に利用されている。

戦後高知県でも、カット・マグロ漁業の復興は急ピッチで進められ、昭和二十三年には漁船数八〇隻と一大勢力をなすに至つた。そして当時は殆んど船が夏期カット釣、冬期マグロ延縄という兼業形態をとつた。この状態は昭和二十六、七年頃まで続いたが、何回も述べるようにその後の状況の変化にともない、高知県船も漸次マグロ専業船に転向し、

昭和三十四年においては高知県基地の兼業船は七隻、三十五年五隻、三十六年二隻と激減した。この他に、カット専業船が伊豆の下田を基地として、カット漁業を行なつており、昭和三十六年、四〇トン以上一八隻、三九トン型三〇隻が稼働した。

一般的に規模の小さい高知のマグロ漁業経営に資本の蓄積がなかつたこと共に、地理的な条件の悪さも大いに災いしている。

行なわれてきたのである。

① 九九トン型が圧倒的に多い。第一五表にみられる通りである。戦後速早く復興した高知のマグロ漁業も、講和後に迎えた特例法による大型化競争では他県に後れをとる結果になつた。特例法前後における漁船平均トン数をみれば、全国では、九三トンから一三二トンへ、高知県においては七四トンから八一トンへと、高知県はその規模においても、増加の率においても全国平均におよばない。漁業転換や漁船の検認による繰入れによつて、漁船の隻数は増加したが、いわゆる「中型カット・マグロ漁船」から「遠洋カット・マグロ漁船」への唯一の発展期を充分に利用出来なかつたために、現在高知のマグロ船は一〇〇トンという許可制度の壁にぶつかつてゐるわけである。特例期間中に大型化したのは、一〇〇〜一五〇トン級一五隻に過ぎない。これは

② 次に経営上の特質として共同経営が非常に多いこと。昭和三十六年末調べによると、全国の共同経営体数七九、その中高知のみで六一、実に七七％は高知にあり、これは高知全経営体一〇〇の六一％に相当する。高知の共同経営は明治の昔から行なわれており、いづれにしても他にみられない特異な現象である。ではこのように共同経営が頻発した理由は何か。第一にやはり資本の零細性をあげねばなるまい。海岸近くまで山にせまられた地方の漁村としては、他に目星しい産業もなく、村全体が昔から漁業という不安定な産業に依存してきた。こういう漁村において、例えば分家等で新たに漁船を建造する場合、

③ 操業度合が他県船に比して強い。操業状況の項においてもふれたが、一〇〇トン未満の「高知船」は、同トン数でも他県船に比べ出漁日数、操業日数、漁獲量等が二割程度多い。漁場も同トン型の最先端は高知船である。これは主として、他人に負けてはいけないうか。九九トンの船で一五〇トンの働きをするために、まず漁船は出来る限り積載効率を高め、出漁に際しては出来る限りの仕込みを行ない、資材がつかまるまで操業し、帰港する時は船首楼から船尾まで積める所にはみな魚を満載して帰るのである。これはまた制度的に設けられた壁に対し実質的に少しでもカヴァーしようとする結果であるのかもしれない。

④ 他県、特に東京への水揚げが多いこと。四国には年間四万トンを上廻る高知県マグロ漁船の漁獲物を消化出来る市場はなく、そのために高知船はその漁獲物の九五％を他県に水揚げしている。そのなかでも東京への集中度は特に高く、高知船水揚げの七〇％、東京へ海路から持込まれるマグロ・カジキの三〇％は高知船の漁獲物である(第一七表参照)。東京で水揚げし、東京または浦賀で仕込みをして出港するのである。母港には年に一度夏のお