

4. 戦後の遠洋漁業

——後継者不足で外国船員混乗で操業——

The Post-War Deep-sea Fishing Industry:

Crews of mixed nationality and a shortage of Japanese successors

菊田 榮四郎

KIKUTA Eishiro

千葉 勝衛

CHIBA Katsue

要 旨

戦争により壊滅的な損害を受けた遠洋漁業も、政府の戦後復興資金の融資を受けて造船し、港には徐々に船が増えていった。大島の前川漁業部でも、昭和 22 (1947) 年に栄丸を建造し、地元の船員を乗せて平和な海へと船出していった。

昭和 30 (1955) 年に入ると漁船は大型化され、装備も充実したので南へ北へと新漁場を開拓していった。折からの高度経済成長期と重なり、遠洋漁業も好景気を迎えたのであった。

こうした好調の中で、乗船員不足が叫ばれるようになったのは昭和 40 (1965) 年代頃からである。このころ、気仙沼船の船員の充足率は 80% ぐらいで、必要人数が揃わず出航を見合わせる船も出るほどであった。40 年代後半には、定年や減船で下船する人も多くなり、人手不足は深刻となっていった。

昭和 43 (1968) 年、大島中学校卒業生の進路では、遠洋漁業就業者は 17 名もいたが、同 48 (1973) 年以降中卒船員は年々減少していった。

当時、気仙沼水産高校に漁業科があって、その卒業生は昭和 58 (1983) 年には 62 名が漁船員となったが、ここでもそれ以後、年々激減し、平成 10 (1998) 年代には皆無となってしまった。

平成 4 (1992) 年に、漁業者確保対策委員会が水産高校生に行ったアンケートによれば、漁船就労上の不安として長期航海をあげる数は 34% となっている。1 年以上にも及ぶ長期航海が、遠洋漁業を敬遠する最大の要因となっていたのである。

日本人船員不足をカバーするため外国人船員の混乗が始まったのは、平成元 (1989) 年頃からである。当初は 2、3 人の混乗であったが、最近では船長・機関長などの法定職員を除き、他はすべて外国人で操業する船も出てきている。

こうした中で、平成 30 (2018) 年 2 月の三陸新報は、地元学卒者 3 名が乗船したことを報じていた。かつて多くの漁船員を輩出した大島地区では、新卒船員が絶えて久しくなる。しかし、この広い海がある限り、いつの日か復活することを期待したいものである。

【キーワード】 200 海里時代、労働協約、船道への道、外国人船員混乗

1. 平和の海へ船出

1) 終戦とマッカーサーライン

長い間続いた太平洋戦争は、昭和 20 (1945) 年 8 月 15 日に突然終戦となった。

大島地区は 8 月 9 日の気仙沼地方への空襲以来停電が続き、15 日の天皇の終戦を告げる放送は聴けない状態にあった。この時の状況を菊田信一 (田尻) は、次のように書いている。

夕方ころ終戦の噂を聞きそれを確かめるため、浦の浜に停泊していた勢力丸 (前川漁業) のラジオを聞こうと走ったが、5 時のニュースには間に合わず聞けなかった。

最終便の船で帰った人たちから、敗戦の決定的なことを知らされ、みんな重い足取りで帰った。みんな沈黙して、それぞれの思いにふけていた。昼を灼き尽した日輪が真っ赤な余韻を残して、山の端に傾くのを眺め、明日もあの太陽が昇るのだろうかと思った。

(大島小 PTA 『海原ひろく』)

大島の戦後はこうして始まった。終戦当初は、誰もが虚無放心状態であったが、時がたつにつれて次第に落ち着きを取り戻し、日々激しく変動する状況を判断できるようになり、人々はかつての生活のように田畑に出たり、海に出て仕事をするようになっていった。

敗戦により国の政治も経済も、連合軍 (以下 GHQ と略称) の管理下におかれ、GHQ から占領政策命令が次々と出された。8 月 20 日には漁船を含む 100 トン以上の船舶の行動は全面禁止命令が出されて、該当船舶の航行はできなくなったが、9 月 13 日に沿岸 3 海里以内での漁船の操業が許可された。続いて、27 日には「日本漁業の認可された区域に関する覚書」、いわゆる「マッカーサーライン」の布告がなされ、これにより日本の漁業も GHQ の管理下に置かれることになった。

GHQ は、日本の海洋を軍事目的利用と、日本漁業の海外進出を制限するため制限ラインを設定したのである。これによって、日本の操業面積は戦前の 8 分の 1 に制限された。

しかし、日本の戦後復興の見地から徐々に拡張されていった。第 1 次拡張は、昭和 20 (1945) 年 9 月 27 日に行われ、2 次拡張は翌 21 (1946) 年 6 月に、第 3 次は同 24 (1949) 年に行われ、日米平和条約発効直前の昭和 27 (1952) 年 4 月 25 日、すべてが撤廃され、日本も公海上での自由操業ができるようになったのである。

太平洋戦争で、気仙沼地方の殆どの漁船は陸海軍に徴用され、敵艦船の監視艇として哨戒任務や南方島々の基地への兵員・武器・弾薬・食料の輸送などに従事し、多くの人命と船を喪失したのであった。昭和 21 (1946) 年の農林省調査で、漁船の被害は隻数で 19.7 パーセント、トン数で 48.8 パーセントと公表されている。

気仙沼地方の船で、徴用から無事帰還した船は下記の船であった。

第 3 豊丸	海晴丸	進政丸	福長丸	精良丸	福吉丸
第 13 明神丸	第 3 八千代丸など				

(小松宗夫 『海鳴りの記』)

終戦直後の漁船経営者たちは燃料、食料から操業資材など、すべて不自由な中で出漁準備を進め、戦前から旧知の船頭や乗組員を集めて、遠洋漁業復興の第一歩を進めたのであった。

当時、カツオ・マグロの魚類は食糧資源として、東京などの大消費地への出荷割当てがあり、そ

れによって船の燃料や食料が配当される、リンク制が施行されていた。

燃油は、魚 1,500 貫 (5,625 キログラム) の出荷に対して、石油 55 缶 (1 缶: 18 リットル) のリンクとされていた。昭和 22 (1947) 年の気仙沼港のカツオ船の東京都への水上げは、下記のとおりで割当ての 200% 強の出荷で日本一の成績であった。

北部鯉鮪組合 (気仙沼)	54 隻	320,093 貫	224%
東部鯉鮪組合 (石巻)	48 隻	235,323 貫	157%
合計		555,416 貫	190%

(『気仙沼漁業組合史』)

2) 戦後復興を支えた遠洋漁業

終戦により、中国や南方方面に駐留していた旧軍人・軍属たちは、続々と故郷に復員してきた。昭和 20 (1945) 年 10 月の大島村役場調べでは、176 人が帰還したと書かれている。

当時は長い間続いた戦争で、田畑も海も荒廃し極端な食糧不足に陥っていた。戦地から帰った人々も国の再建より、自分と家族のために働かねばならない状況にあった。

漁船の船主経営者は、食料確保と復員者の職の安定のため、戦争以前の操業に復帰するよう動き出した。燃油・食料・資材不足の折、経営者たちは手を尽くして資材を集めて遠洋漁業を再開した。

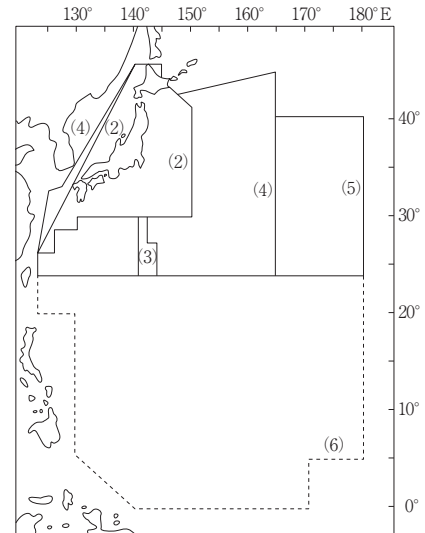
漁船員たちも長い間砲煙の絶えることのなかったあの海へ、今度は生活の安定と平和のためにと船出したのであった。

昭和 20 (1945) 年 11 月に、東日本丸 (旧共栄丸) の通信士として乗船して、出航した菅原友太郎 (田尻) は次のように書いている。

ふるさと大島は、食料が不足、燃料が不足それでも、何となく安心するから、故郷とは不思議な存在である。最も身近に海があっても船がなく、また、あのインフレの中で、物価の高騰に給与は追いつけず、学校の先生方や郵便局の勤め人などは生活のため早退して手漕ぎの小舟で烏賊釣りに毎夜出かけたものである。(中略)

忘れもしない二十年十一月三日、長崎港から延縄漁に出漁した。船長磯草の菊田緑さん、機関長中山の小山栄吉さんと、乗組員はほとんど大島の人達であった。(中略)

生れて初めての漁船に長崎を出たとたん私はたちまち船酔いをはじめ、それから凡そ一週間は艫の板の間でごろごろしていた。赤い高粱めしものどを通らず、食べればすぐ吐かねばならず、船酔いとはこんなにひどいものかと、改めて漁夫になる難しさを噛みしめていた。(中略) それでもだんだん慣れて、甲板に上って魚が揚がる模様を眺めたりした。約半月で母港気仙沼に帰り水揚げした。戦争のため魚は四、五年獲られなかったので資源的には大いに増殖され、まあまあの漁であった。



占領期の漁区制限 (マ・ライン)

漁区拡張の経過

- (1) 1945年 9月14日 日本沿岸12マイル以内許可
- (2) 1945年 9月27日 第1次拡張
- (3) 1945年 11月30日 小笠原捕鯨許可
- (4) 1946年 6月22日 第2次拡張
- (5) 1949年 9月19日 第3次拡張
- (6) 1950年 5月11日 母船式マグロ漁業許可

(『大島誌』を基に作成)

図1 マッカーサー・ライン図

(大島海友会『航跡二十年』より抄出)

表 1 昭和 20 年代の大島の遠洋漁船

区分	昭和 23 年		昭和 27 年	
	船名	船頭名	船名	船頭名
気仙沼船	長功丸	小野寺亀三郎	長功丸	小野寺正一
	八千代丸	伊東民治郎	八千代丸	村上昭二
	第 1 栄丸	前川稲四郎	第 1 栄丸	菊田利夫
	第 2 栄丸	菊田栄之	第 2 栄丸	菊田栄之
	海晴丸	小松忠喜	海晴丸	小松秀美
県外船			恵洋丸	白幡徳夫
			幸栄丸	村上友幸
	日康丸	伊東三治	第 5 日康丸	伊東三治
	福田丸	伊東寛一	第 7 日康丸	村上留治
	共盛丸	樋口清美	五水丸	伊東寛一
	香取丸	村上長三郎	春日丸	樋口清美
	幸神丸	吉田弥太郎	香取丸	白幡文雄
	天神丸	菊田俊光	太陽丸	伊東輝雄
	拓洋丸	村上秀雄	油津丸	白幡一郎
	太洋丸	白幡正文	新山丸	小野寺亀松
	東日本丸	小山常治		小野寺亀三郎
若潮丸	菊田丑治郎		村上慶吉	
新日本丸	小山富雄		熊谷由三郎	
寿和丸	白幡義照			

(「大島村役場文書」を基に作成)

このころは、市場への水上量に応じて漁船の燃料や食料の特配リンク制があった。一般家庭の一日の米の配給量は 570 グラム (約 3 合 8 勺) であったが、漁船労働者は重労働者として、加配があった。

終戦により戦地から帰った船と人を組織して、遠洋漁業の復興がスタートしたのであった。戦前からの技術と資格を有する大島の幹部船員たちは、気仙沼港をはじめ各地の船主経営者から、船頭・船長など幹部として迎えられ、同郷の船員を集めて、遠洋へと再出発していった。

昭和 20 (1945) 年代の大島出身船頭は、次のとおりであった (表 1)。

日本の食糧事情や、アメリカ向け水産製品輸出の増加により、マッカーサーラインは段階的に縮小され、昭和 27 (1952) 年、平和条約締結前にはすべて撤廃された。

マッカーサーライン撤廃後は、全国の遠洋漁船は、戦前開拓した南方の海へと一斉にスタートした。各船とも、さらに南下を続け昭和 28 (1953) 年には、インド洋まで進出する船も出てくるようになったのである。

3) 大島村遠洋漁業者組合

昭和 20 (1945) 年 8 月の突然の終戦により、地方の行政も経済も大きな混乱や変動があったが、翌年の新春を迎える頃には、ようやく落ち着きを取り戻し、地域の針路も語られるようになってきた。こうしたとき、大島村漁業会長として沿岸漁業を指導してきた小野寺讓平会長は、組合員である遠洋漁業者の組織的な活動が必要との見地から、遠洋漁業者の組織化を構想していた。

同じころ牡鹿郡地方でも同様の計画が起こり、昭和 21 (1946) 年 2 月に「牡鹿・桃生遠洋漁業従業員組合」が結成された。小野寺会長は、早速この会から規約等の資料を取り寄せて研究し、結成への計画をたてて、メモとして書いていた。

1. 遠洋漁業者会を作る。
2. 4 月初旬委員会。中旬に設立総会。
3. 村内の経営者、船長、船員等を以て組織す。
4. 趣旨——階級的にその利益を主張するとか、他を攻撃するような闘争的なものではない。
経営者に於いては共存共栄でなければならぬ。(以下省略)

(「大島漁協文庫」大島村遠洋漁業者組合関係綴)

小野寺会長は設立に向けて、準備を進め第 1 回の準備会を 4 月 5 日に開催することとし、大島の船員たちの乗船している船の船頭・船長など 18 人に、通知を発送した。その結果 272 人の賛成が表明された。小野寺会長は設立総会について、次のような計画を立てていた。

1. 参集予定 200 人

2. 招待者 漁業会役職員 40 人 青年団長、駐在所など 10 人
3. 外部招待者 村上米治 齊藤直蔵 高田茂平治 三浦政勝 菅原長之助
宮井常蔵 中村水産校長 県水産会菊田隆一専務
4. 次第 (省略)
5. 通知 隣組に 2 枚ずつ案内状を発送
6. 当日準備 ゴザは役場、学校より テーブル 30 個
御酒 3 斗 4 合瓶 40 本——各委員手配
かき 10 貫目、皿盛に 鯛とのり若干 煮魚も
7. 会議 設立委員長 白幡千三郎
組合長には前川か白幡氏を推薦すること。設立趣旨は簡単に。
8. 慰労会 翌日の午後とする。
結成準備これで大体よし。

(「大島漁協文庫」大島村遠洋漁業者組合関係綴)

結成総会は、昭和 21 (1946) 年 4 月 20 日、漁業会を会場にして行われ 200 人の船員が集まった。白幡委員が設立の趣旨や経過を報告し、規約・役員を選出した。

1. 名称 大島村遠洋漁業者組合
2. 組合長 前川稲四郎 副組合長 白幡千三郎
3. 監事 吉田弥太郎 小山常治 小野寺賢蔵 菊田俊光 小松忠喜
4. 委員 伊東三治 大崎林治 小野寺亀三郎 小山常治 村上亀治郎
菊田丑治郎 樋口清美 伊東民治郎 村上長三郎 小野寺英吾
小野寺亀松 村上清治郎
5. 顧問 小野寺漁業会長 小山喜三太村長
小山文市農業会長 小山良治助役
白幡弘之青年学校長

(「大島漁協文庫」大島村遠洋漁業者組合関係綴)

議事も滞りなく終了し、前川組合長の就任の挨拶があったが、力強く郷土の漁業振興を呼びかける内容で、参集者は感激したと記録に書かれていた。

この後、大島小学校の児童による「大島村漁業会歌 (土井晩翠作詞・昭和 20 年制定)」の合唱があって総会は終了し、その後行われた祝賀会も盛会で、午後 5 時 30 分に閉会したと記録されていた。こうして結成された「大島村遠洋漁業者組合」の第 1 回の行事として、出漁祈願祭が行われた。次のような通知が各船に達せられた。

1. 日時 5 月 21 日 午前 10 時
2. 場所 大島神社
3. 参加者 各船から 2 名ずつ
4. 各船から御神酒 1 升 (船名を書いて) 持参

(「大島漁協文庫」大島村遠洋漁業者組合関係綴)

表2 大島地区幹部船員調

昭和30年

地区名	船頭	船長	機関長	通信士	船舶職員免状		
					甲2	乙1	乙2
崎浜	9	2	1			4	11
要害	3	2	2	1		2	5
浅根	4	4	4	1		9	3
長崎	3	7	3	1		15	4
高井	1		2	3	1	2	1
廻館	1	1	1			3	2
田尻	2	4	2	1		3	3
浦の浜	3	2	2	2		3	3
磯草	2	1	2	1		8	3
外浜	1	1				2	1
新王平	1	2				2	4
亀山							
合計	30	26	19	10	1	53	40

(大島郷土誌刊行委員会の調査を基に作成)

1. 本年の遠洋漁業の漁況について
2. 乗組員の雇用について
3. 漁閑期に講習会、講演会の開催
4. 組合費の納入について
5. 大島神社々務所建設について
6. 漁業制度改革について

(「大島漁協文庫」)

大島漁業組合が保存している遠洋漁業者組合の記録綴は、昭和22(1947)年以降の分は残されていない。そのころから国の漁業制度改革が始まり、漁業組合も新制度に変革するため、いろいろの試行や準備で忙しくなり、遠洋漁業までの指導育成ができなくなったことと、遠洋漁業の周年操業や長期航海により船員の帰港が不定期になったことにより、組合活動が停滞するようになったものと推定されるのである。

4) 船舶職員講習と試験

終戦により戦場から復員した若い船員たちの中からは、海技免状取得のための講習会開催希望の声が大島村漁業会に寄せられ、小野寺譲平会長は、設立した「大島村遠洋漁業者組合」の事業として実施する計画を立てた。その計画は、次のようなものであった。

1. 主催 大島村漁業会 大島村遠洋漁業者組合 大島公民館
2. 会場 大島公民館
3. 講習種別 航海士(丙種、乙2) 機関士(丙種、乙2)
4. 期間 昭和24年3月10日から
5. 講師 大日本水産会技師
航海科 苔口良治 機関科 小林章之
6. 人数 各科とも30人 合計60人
7. 受講料 600円

(「大島漁協文庫」昭和24~25年船舶職員養成講習関係書類)

表3 船舶職員試験成績表
昭和24年

出身地	航海士		機関士		合計
	乙二	丙	乙二	丙	
大島	7	32	4	22	65
唐桑	2	5	2	6	15
松岩	1	1		3	5
階上		2		2	4
大谷		4		2	6
歌津		1		1	2
志津川		1			1
雄勝		2			2
岩手県			1	3	4
栃木県				1	1
石川県		1			1
合計	10	49	7	40	106

〔「大島漁協文庫」を基に作成〕

表4 船舶職員試験成績表
昭和29年

区分	出身地別	受験数	年齢					学歴		合否	
			22	23	25	27	29	高小	水講	合格	不合
			下	24	26	28	上				
乙1航	大島	24	2	1	2	6	13	22	2	12	12
	他地	26	2	1	2	6	15	24	2	12	14
	合計	50	4	2	4	12	28	46	4	24	26
乙2航	大島	14		6	1	3	4	12	2	9	4
	他地	9		1		5	3	9		8	1
	合計	23		7	1	8	7	21	2	17	6
丙長航	大島										
	他地	2		1		1		2		1	1
	合計	2		1		1		2		1	1
乙1機	大島	24	2	1	2	6	13	22	2	12	12
	他地	26	2	1	2	6	15	24	2	12	14
	合計	50	4	2	4	12	28	46	4	24	26
乙2機	大島	6	1	5				5	1	4	2
	他地	11	1	1	2	3	4	11		9	2
	合計	17	2	6	2	3	4	16	1	13	4

〔「大島漁協文庫文書」昭和28年船舶職員養成講習会書類を基に作成〕

講習会の案内状は、遠洋漁業者組合の組織を通して各船に通知された。発送先船名は、次のとおりである。

栄丸——菊田栄之	海晴丸——村上友幸	八千代丸——伊東民治郎
豊成丸——菊池仁三郎	長功丸——小野寺亀三郎	天神丸——菊田俊光
海津見丸——白幡徳夫	若潮丸——菊田丑治郎	加茂丸——村上栄三郎
共盛丸——樋口清美	日康丸——伊東三治	東日本丸——小山常治
新日本丸——小山富雄	香取丸——村上長三郎	寿和丸——白幡義照

〔「大島漁協文庫」昭和24～25年船舶職員養成講習関係書類〕

受講申込みには、村内はもちろん近隣町村からも多くの申込みがあり、定員を突破する程であったので、各科とも増員し航海科67人、機関科45人、合計112人が受講することとなった。

閉講式は4月8日に行われ、講習生を代表して伊東亀雄が謝辞を述べている。引き続き大島で臨時船舶職員試験が施行され、その成績は、表3のとおりであった。

昭和29(1954)年の「船舶職員法」改正により、この年の9月1日以降、旧海技免状の使用範囲が縮小され、新法による免状取得が必要となった。

今回も遠洋漁業者からの要望を受けて、大島漁業組合が主催して講習会が行われた。期間は昭和29(1954)年2月10日から4月10日まで、会場は大島中学校で実施した。今回も講習終了後臨時試験が施行され、多くの人々が新免状を取得することができた(表4)。

2. 遠洋漁業の復活

1) カツオ船実態調査から

昭和24(1949)年に農林省水産局が、遠洋漁業政策立案のため実態調査を行っていた。マグロ延縄漁業については神奈川県三崎港が、カツオ一本釣り漁業では気仙沼町・唐桑村・大島村に船籍のある漁船について、水産事情調査所が質問紙法によって調査をした。

表5 町村別漁船数調 昭和25年調

町村名	無動力船	有動力船						小計	合計
		9ト まで	19 まで	29 まで	49 まで	99 まで	199 まで		
唐桑村	642	59	20	2	5	10	6	102	744
鹿折村	393	104	1					105	498
大島村	469	30	1					31	500
気仙沼町	97	16	9	2	20	22	11	80	177
松岩村	343	17						17	360
階上村	493	16						16	509
大谷村	328	10	4					14	342
合計	2765	252	35	4	25	32	17	365	3130

(「水産事情調査所調」を基に作成)

その結果は、昭和26(1951)年に「宮城県気仙沼港を根拠地とするカツオ釣漁業における労働関係実態報告」(孔版印刷・220頁)として刊行された。

戦後の漁船漁業の実態を知る貴重な資料なので、その結果について、本項に提示して検討することとする。

(1) 調査対象船と経営者

調査対象船は、当時の気仙沼町11隻・唐桑村16隻・大島村2隻(第1栄丸・第2栄丸)で合計29隻である。これら漁船の経営者と、船は表6のとおりである。この表から読みとれるいくつかの特徴を、次に記してみる。

- ・気仙沼町の経営者は、漁船経営のほか「水産加工」や「魚問屋」を兼業している人が多くみられる。
- ・唐桑村の経営者も「水産加工」兼業がみられるが、そのほか「筒伏網」、「定置網」などの沿岸建網漁の兼業も目立つ。これは、カツオ釣漁への餌イワシ供給のための兼業と思われる。
- ・また、唐桑の経営者は農地や山林を所有する人も多くみられる。経営する漁船への米・野菜・薪

表6 漁船実態調査一覧表

昭和25年調

No.	船名	船主	船質	ト数	船員			船頭 出身地	前貸金	歩合 決定者	歩合		船員年齢		
					地元	他	計				船主	船員	最低	最高	平均
1	第13明神丸	千葉留三郎	木	122	13	38	51	歌津	有	主頭	70	30	16	68	
2	海和丸	村上米治	木	99	50	4	54	大島		頭	72	28	15	65	31
3	第2海晴丸	〃	鋼	95	50	5	55	大島		頭	72	28	15	66	32
4	第7豊丸	木田豊吉		122	51	1	52	唐桑	有	主頭	72	28	15	61	33
5	第2精良丸	畠山泰蔵	木	136	54	1	55	〃		主頭	72	28	15	68	
6	大功丸	村田兵治郎	木	135	59		59	〃	有	頭	72	28	15	66	30
7	第2勝栄丸	勝倉和平		170	58	9	67	〃		主頭	70	30	16	57	33
8	長功丸	菅原長之助	木	79	35	2	37	大島		主頭	70	30	16	61	32
9	文英丸	貝塚文蔵		99	49	5	54	唐桑	有	頭	72	28	17	58	
10	光照丸	齊藤繁衛門		115	46	1	47	〃	有	頭	72	28	16	65	32
11	第3稲荷丸	亀谷一義	鋼	143	58	1	59	〃		頭	70	30	17	65	31
12	第5稲荷丸	〃	木	99	43	4	47	〃		頭	70	30	17	65	30
13	第2白鷹丸	梶原影義			43	12	55	〃	有	主頭	70	30	16	63	35
14	第31日光丸	三上望見		97	48	6	54	〃					16	66	37
15	第3福長丸	鈴木達太郎	木	99	42	9	51	〃	有	主頭	70	30	14	70	32
16	第5宝松丸	吉川弘之	鋼	154	60		60	〃		主頭	72	28	15	59	31
17	恵比寿丸	畠山政市	木	101	45	4	49	〃	有	主頭	70	30	15	70	32
18	第3大和丸	鈴木市之進	木	97	44	4	48	〃	有	頭	72	28	14	56	28
19	日之出丸	畠山政明	鋼	190	60		60	〃		主頭	70	30	16	65	33
20	第2福德丸	小山市郎	鋼	169	20	36	56	〃	有	頭	45	55	15	65	29
21	第8宝成丸	鈴木栄松		168	56	2	58	〃		頭	72	28	16	57	32
22	第5宝成丸	〃		97	50		50	〃		頭	72	28	15	62	
23	第3清寿丸	亀谷亀寿	鋼	99	57		57	〃		主頭	70	30	18	68	30
24	第5金生丸	鈴木清七	木	99	44	6	50	〃		主頭	72	28	16	68	
25	第8福吉丸	鈴木俊平		98	47	1	48	〃		頭	72	28	18	55	34
26	千代田丸	鈴木国雄	鋼	253	59		59	〃		主頭	72	28	15	66	29
27	第1栄丸	前川稲四郎		107	22	1	23	大島		主頭	70	30	16	58	24
28	第2栄丸	〃		184	51	9	60	〃		主頭	70	30	15	62	31
29	八千代丸	吉田丈吉		47	1	48		〃		主頭	70	30	15	57	30

(「水産事情調査所調」を基に作成)

炭などの供給が行われていたものと思われる。

- ・この調査では「漁船漁業の創業」についても調べている。創業以来3代目とする経営者も見られるが、自分を創業者とする人は10人を数える。その多くは、戦後の創業者のようである。親を創業者とする2代目の数は5人であった。

(2) 乗組船員について

- ・カツオ漁は1本釣りなので、100トン前後の船で4、50人も乗って操業していた。その多くは、唐桑村・大島村・松岩村・階上村などの沿岸漁村地域の出身者であった。
- ・船員の雇用は、たいていは船頭が主体となって行っていたので、船頭が唐桑の場合は船員も唐桑出身者を集めた。同様に大島出身船頭は、大島の船員を雇って乗船させる傾向があった。
- ・気仙沼の経営者は船頭を沿岸地区から選任していたが、代々同じ地区の船頭を雇うところもあった。村米海晴丸は大島の船頭、角十精良丸は唐桑の船頭という傾向がみられる時期もあった。

(3) 前貸金について

- ・漁期の初めに漁船員に船主から、一定の前金が渡される慣習があった。これは出漁の準備資金であるとともに、家庭の生活費でもあった。戦後はこれを借りない船員や、前貸しをしない経営者も出てきて、この調査では「前貸しあり」とする船は10隻のみとなっている。
- ・前貸し制度の中に「盆遣い」、「詰め遣い」、「入港遣い」などを含めて調べたら、別の結果がみられたのではと推察してみた。

(4) 歩合決定者について

- ・漁期末の勘定のとき、船員に支給する歩合を決める立場の人についての項目である。この項目での歩合については、船主と船員との取り分の歩合と、船員個人ごとに支給する歩合が考えられるが、この調査では前者の船主と船員との取り分の歩合についての調査のようである。同書の説明項目に、「歩合の決定は最終的には個々の船主とその船員との交渉によってなされる」と記してあるので、個人ごとの歩合金ではないと解釈することとした。
- ・この調査において労使の取り分の割合を決定する人は「船主と船頭の協議」で決めるとするのが16人、「船頭単独で決定」とするものが12人となっている。その頃の慣行としてこの割合は船主70パーセント、船員30パーセントで配分されていたが、昭和25(1950)年に、唐桑村漁夫労働組合と小鯖定置小鯖遠洋漁業組合と、本吉郡カツオ・マグロ漁業組合との間で締結された協定は船主72パーセント、船員28パーセントとなっていた。

(5) 乗船員の年齢について

- ・調査では個々の船ごとに最低・最高年齢を出している。最低年齢は15、16歳としているが学制改革により、新制中学校卒業時年齢をさすものと思われる。最高の方では60歳以上の高齢者も見られ、その数は21人も数える。一本釣り漁は、熟練した船員を必要とするので継続乗船している人も多くみられるのである。
- ・平均年齢は、船によって一様ではなく、平均24、25歳代の船から32、33歳代にわたる構成になっている。
- ・調査時期は終戦直後で、若い人たちが多く漁船に乗船した時代を反映して、平均年齢はどの船も若いのが特色である。

表7 雇用関係調

唐桑地区・昭和25年調

総数 (人)	船主からの 借金		雇用期間		現在の船主での年数					雇入れの世話人		
	あり	なし	漁期 だけ	決め ない	初め て	1~4 年	5~9 年	10~ 19年	20年 以上	船主	船頭	その他
519	18	419	278	234	52	216	139	66	42	39	413	67

〔水産事情調査所調〕を基に作成

表8 船員家計状況調

唐桑・昭和25年調

	総 数	不足 なし	1~2	3~4	収入が 支出の	
			割	割	4~5	3割 以下
			不	足	割	
漁労長	9	7	2			
船長	10	6	4			
機関長	10	6	4			
通信士	12	10	1	1		
小計	41	29	11	1		
甲板長	7	5	1	1		
航海士	5	5				
船員	452	252	100	82	6	1
かしき	14	11	3			
小計	478	273	104	83	6	1
合計	519	302	115	84	6	2

〔水産事情調査所調〕を基に作成

(6) 漁業以外の兼業について

- ・唐桑地区の経営者は、前項にみられるように建網漁を兼業としていたり、農業・林業を副業としている人がみられる。
- ・気仙沼地区経営者は「水産加工」や「魚問屋」を兼業とし、漁船経営と一体として事業を展開しているところが多い。

(7) 乗船員の雇用関係について

唐桑地区船員について、雇用年数などについて調査して、その結果を発表している(表7)。

- ・船主からの借金あり、とする人は18人で他はないと答えている。
- ・漁期初めに乗船するとき、漁期(しき中)中だけと決めて乗る人と、決めないで乗る人の数は、ほぼ同じで僅かに漁期だけとする人が多い傾向がみられる。

- ・現在の船主での乗船年数は、4年未満が216人で多いが、5~19年継続乗船者も205人となっていて、同じ経営者の船に長期乗船就労している人も多いことを示している。
- ・雇入れのときの世話人の調べでは、船頭から世話されたとするものが多い。

(8) 乗船員の家計について

乗船員家庭の家計についても、船員から回答を求めた(表8)。

- ・幹部船員(船頭・船長・機関長・通信士)と、一般船員とに区別して調べている。
- ・給与が比較的安定している幹部船員家庭では「不足なし」とする数は、29人で70パーセントを占めている。
- ・一般船員家庭では「不足なし」が273人、57パーセントで、多くの家庭では不足と感じているようである。

(9) 漁船員の希望について

この項目は自由に文章記入を求めたものである。

- ・代(しろ)を増やしてほしい。
- ・最低補償給を増やしてほしい。
- ・固定給にしてほしい。
- ・前貸金を増やしてほしい。
- ・休んだときも代を支給してほしい。
- ・おか(陸上)の仕事に変わりたい。
- ・労働組合はもっと活発に運動してほしい。

- ・漁師の味方になる政府をつくりたい。
- ・全面講和を結んでほしい。

以上が、昭和 25 (1950) 年代の漁船員の声である。当時の社会情勢や経済状況を反映した問題を提起している。

2) 新山丸賃金問題

新山丸の漁労長（船頭）兼船長の小野寺亀松（高井）は、会社が船員給与未払いで困っているのを解決してほしいと、菊田征市村長に願い出た。菊田村長は昭和 26 (1951) 年 4 月の改選で村長に就任し、その年に発生した、宝幸丸遭難の補償問題を解決した実績があったので、小野寺船長も村長に助力を求めたのであった。

小野寺船長から事情と、これまでの経過を聞いた菊田村長は、昭和 26 (1951) 年 10 月 14 日付で経営者に対して、文書を以って支払い方を要請した。

（要旨）当村船員は船の歩合金を唯一の収入として生計を立てている。これまで何度も要請しても支払いがなく家庭としても辛抱の限度であり、生活が極度に困窮している。

船員たちはみな航海の好漁を信じて働いてきた。しかしその代価の歩合金は支給されず約二百万円にも達している。

こうしたことは村としても等閑にできない。改めて早期全額の支払いを要求します。支払いの遅延の理由と支払いの予定について回答されるようお願いいたします。

この申出に対して会社側は、大島に来て交渉に応じることとなり、同年 11 月 11 日に大島公民館で交渉が開かれた。当日の出席者は、下記のとおりであった。

菊田征市大島村長	船主代理人中里正信	船員代表小野寺亀松
同船内会計小野寺登美松	東北運輸局気仙沼出張所長香野	海運局労務官川村

次が、この日の交渉記録を抄出したものである。

（問） 先日の電話で残金を持参すると言っていたが。

（答） 持参しない。

（問） 未払い残金は、次のとおりである。

立替金、26 年鰹漁残金、25 年操業手当、別口 合計 215 万 1,842 円 22 銭。

（答） 当方の調べでは 4,592 円 70 銭の違いがあるが大筋で認める。

（問） 今後の支払いは。

（答） 2 口計 451,845 円は、11 月 20 日まで必ず払う。

（問） 船長報酬の支払いはどうするか。

（答） 下船させたので当然払うべきものと考えている。

（村長より） 監督官立会いで決着したので必ず実行してほしい。

（川村監督より） 関係法規の解説あり

（「大島村役場文書」No. 173）

この交渉の後、小野寺船長は今後の交渉を菊田村長に一任する委任状を提出している。この交渉で11月20日まで支払うとする約束は実行されず、船員たちは失望と怒りを募らせ単独で行動する人も出てきた。若い船員2人は会社に赴き直談判を申し出たが、団体交渉中との理由で断られ、帰りの旅費400円ずつ貰って帰ったとの記録が残されている。

その年の12月30日に小野寺船長宛てに、小切手で20万円の支払いがあった。村長は重ねて請求文書を発送した。

先日送金20万円は早速船員家庭に配分し喜ばれた。家族たちは正月を控えているので残金の早期支払いを望んでいる。旧暦12月20日まで50万円送金してほしい。

(「大島村役場文書」No. 173)

しかし、旧正月前には送金がなく同27(1952)年2月になって、20万円小切手での送金があった。こうした不誠実な会社側に塩釜海運局船員労務官は戒告書を発し、早期支払いを確約させた。

誓約書

第3号戒告書の趣旨に従い速やかに左の措置を採るとともに将来再び同様な違反をしないことを誓います。

元新山丸乗組員小野寺登美松外40数名に対する給料未払金98万余円を左記期日に相違なく支払うことを誓います。

昭和27年5月末日金20万円、同6月末日39万円、同7月20日残金全部支払い
尚小野寺亀松船頭より申込みありし船頭手当の件及歩合金外の1人2分の手当の件につきましては給与支払いの前後に於て考慮致します。

昭和27年5月18日

船主

船員労務官高橋忠蔵殿

(「大島村役場文書」No. 173)

この誓約も履行されず未払いは続いていた。塩釜運輸局は、これまでの経過を菊田村長に報告した。

(要旨) 本所は4月上旬以来社長に再三に亘り出頭を求めてきたが未だ実現せず4月14日代理人中里正信来所するも責任ある回答はなく、本月13日呼び出しにようやく本人出頭し未払金額について別紙の通り確認させた。支払いについて一時払いは困難とのことなのでこれまでの誓約書に従って支払うように指示し当所は監視していると申し添えた。

未払残金 986,858円51銭

(「大島村役場文書」No. 173)

こうした監督官庁の厳重な勧告に対しても、全く履行の意思はなく、徒らに支払いを延期しているようにも見られた。船主は全日本海員組合(以下、全日海)東北支部に対しても「当社の船は不漁続きで支払いの目途がたたない」と回答していた。

このころから全日海が表面に立って、この事案の解決へと支援するようになる。6月14日、全日

海支部長より「船主は目下不漁続きなので6月まで支払猶予を」と回答があったと、村長に知らせがあった。しかし、8月になっても支払いはなかったため、全日海は8月21日に下記の要旨を船主へ送達した。

(要旨)

1. 東北海運局との誓約通りの金額を8月末まで支払うこと。
2. 漁労長の世話料も労資で協議して払うこと。
3. これらについて誠意ある回答を望む。

(「大島村役場文書」No. 173)

この後、9月になって20万円の送金があっただけで送金が途絶えたので、全日海や海運局の勧告が続いていた。特に、全日海は10月21日に船主に対して、下記のような警告書を発している。

(要旨) 先月協定したことが履行されず理由もなく逃げていて悪質である。このような不徳不誠実な事件ははじめてである。11月まで約束を履行しないときは強制執行することを警告する。

(「大島村役場文書」No. 173)

このような厳しい警告にもかかわらず、誠意ある対応もないまま年月が過ぎていった。昭和28(1953)年1月に菊田村長は、全日海宛に「新山丸が400万円の水上げがあったとのこと。今回支払いがない場合は強制執行を望む」と文書を送った。この直後、船主から10万円送金があったが、村長は「あまりの少額なので船員家族も困っている」と全日海に書信した。

全日海は3月になり「3年越しの問題解決のため強制執行を申請した」と知らせてきた。同年6月17日に、新山丸が三崎港停泊のところを差し押えが執行され、延縄などが封印されたが、同船はそれを振り切って出港して操業する事件が発生した。横浜地裁横須賀支部は、三崎港に戻った新山丸を再び差し押さえ、その監視を三崎船員組合に依頼した。

こうした経緯を経て、この問題は裁判により法廷で裁かれることとなった。同地裁は8月に入港した同社所属の西丸も差し押さえた。こうした強行姿勢に船主側もようやく屈服し9月6日に全日海との間に調停が成立し、3年越しの漁船員賃金未払い事件がようやく解決したのであった。

漁船員たちはこれまで雇主である船主に対して、賃金や労働条件について発言や要望をすることが殆どなかった。戦後の改革により労働者の人格や生存権が尊重され、法的に条件整備が進められた結果、今次の問題も最終的には法の判断の下に解決することができたのであった。

3) 拓洋丸は請求不能に

新山丸賃金未払い問題の係争中に、今度は拓洋丸での未払い問題が起こった。この船の船長村上長三郎も、この解決のため菊田村長に助力を要請した。

交渉の全権を委任された菊田村長は、拓洋丸船主に文書を以って支払いを要望した。しかしその直後、船主は船を三重県の船主に船員の未払い賃金などの負債を含めて売却してしまった。

新船主はこの船を久栄丸と改名して、遠洋マグロ漁を行っていた。菊田村長は船主に対して、昭和27(1952)年1月に、大島関係船員41人分の未払い賃金3,347,476円の支払いを請求した。これに対して社長は、支払いを渋り誠意のない返答を繰り返していた。

役場から村長名で発した文書数は、昭和30(1955)年4月までに22回を数えるが、これに対して回答のあったのは6回だけで、依然として支払い遅延が続いていた。

昭和29(1954)年9月の会社側からの文書では、「鯉不漁で四苦八苦している。よろず屋(気仙沼市)に預けてある漁具を売って分配してほしい」とあった。

東北海運局気仙沼出張所からも「賃金未払いは労働者の生活権を脅かし生産性を低下させる。早期に支払うように」との勧告を出したり、全日海も警告を発していたが進展は見られなかった。

昭和29(1954)年7月の会社からの文書では、「現在の久栄丸(旧拓洋丸)は風前の灯状態」とあり相当に困窮していることが推測される内容であった。大島村役場が尾鷲市役所に会社の信用調査を依頼したところ、信用度も低く支払い能力もないことが判明した。こうしたことから、菊田村長は当事者の村上船長と相談し、これ以上追及しても効果がないとして交渉を打ち切ることにした。

漁船員の賃金未払い問題は戦前にもあったが、多くの場合船員側は係争することなく損失を被っていた。終戦後の民主主義の普及により個人の権利と義務を自覚した船員たちも、ようやく重い口を開いて権利を主張するようになってきた。

拓洋丸問題は、会社に支払い能力のないことで交渉は成功しなかったが、新山丸以後、各船で発生した不払い問題については、船員たちは積極的に発言して解決するようになってきたのであった。

4) 全日海大島分室

昭和25(1950)年に発生した新山丸船員の賃金未払い問題は、2、3年過ぎても解決しなかった。船主との交渉を委されていた村当局は、東北海運局や全日海塩釜支部にも支援を求めて運動を続けていたが、旧態の経営感覚の船主は徒らに解決を延ばしていた。

昭和27(1952)年頃から、全日海も解決のため応援するようになり、最終的には昭和28(1953)年7月に、三崎港で所属会社の船を強制執行することによりようやく解決したのであった。

賃金支払いと交渉を委任された村当局は、最終的に法的機関で解決した全日海の指導力に深い感銘を覚えたのであった。特に、漁船員たちは組織と団結力の必要を痛感したようであった。

こうしたことから、同船の船員をはじめ村内の船員たちは、全日海加入を表明するようになった。当時、気仙沼には支部はなかったので、塩釜支部の大島分室として組織することとなり、新山丸問題で指導的役割を果たした菊田村長も賛成し、全日海分室設置を支援することとなった。

結成準備会は昭和27(1952)年4月12日、大島村役場で開催され、各行政区ごとに船員代表を選ぶこととし、代表者のいない地区では区長(行政委員)があたることとした。

塩釜支部からの全面的応援を得て諸準備を進め、同年4月25日に大島漁業組合を会場として設立総会が開かれた。総会は、全日海東北支部長と菊田村長の挨拶からはじまり、設立経過や会則、役員審議が行われ、次のような大会宣言が採択されて閉会した。

大会宣言

講和条約の発効を目前に控え国家独立の完成と民生の安定が希求されるとき吾等は改めて敗戦の教訓と占領下6年有余の経験を裨せし、国際正義に立脚せる民主的な平和国家を建設せねばならぬことを痛感するものであります。

この時に当たって漁業経営者及従業の任にある者の責務は益々重大なる認識するものであります。けだし公海に業をなし水産業の再興こそ平和国家の基礎になるものと信ずるものであります。殊に我が国は水産資源に恵まれるも未だ開発利用されるに至らず、この時こそ地方

産業の一大飛躍を図り経済再建に寄与せんことを切願するものであります。

ここに全日海組合員として志を同じくする同志が一堂に会し時局を談じ所信を披瀝して今後更に提携協力していく事を誓うものであります。

表9 全日海賃金未払催告送回数

申立年	申立者	船名	金額	催促文書発送年月
28. 6	村上	栄証丸	5,000	
28. 7	菅原	歎喜丸	8,000	28. 2・28. 11・残金受領
29. 11	村上	新山丸	29,120	29. 12・30. 6・30. 8・30. 11
30. 1	2人	深井商店	14,000	30. 2・30. 2・30. 4・30. 8・30. 11
30. 1	2人	渡辺商店	19,450	30. 4・30. 4・30. 8・30. 11
30. 2	2人	森田商店	10,000	30. 4・30. 8・30. 11
30. 4	全員	八千代丸		
30. 4	菊池	佐々木大	28年残	

(「大島村役場文書」No. 173を基に作成)

昭和27年4月25日

全日本海員組合東北支部大島漁船部結成大会

大会決議

1. 吾等海員精神の涵養を図り民主々義実現を期す。
 2. 吾等は経営の合理化確立のため海員として持って生れた技量を最大限度發揮することを期す。
 3. 吾等海員は経営の困難に逢着している現実の姿を認識し、経営者と一体となり常にあらゆる資材の保全保護に意を用いることを期す。
 4. 吾等海員は船体と共に運命をともにする決意で協同精神を強力に發揮することを期す。
 5. 吾等海員は、出漁中経営者は家族に対する援護の徹底を期する。
- 右決議する。

昭和27年4月25日

全日海組合大島漁船部会結成大会

(「大島村役場文書」No. 173)

これらの決議と宣言が可決され、引き続き東北運輸局と全日海本部からの祝辞があつて大会は終了した。その後、船員賃金問題での質疑応答もあつたと記録されている。

全日海大島分室加入者名簿は、大島関係の船頭・船長などの手によって総会前から集約され、白幡千三郎助役が事務局代行となり準備を進めていた。その結果、総会時点で81人の加入届が寄せられていた。

大島分室の事務局は役場内とし、役場は引き続きこの分室の育成指導にあたることとなり、加入受付や会費の収納などの事務も役場職員が指導助言を行っていた。

全日海大島分室結成後も漁船員賃金不払い問題が発生したが、全日海が交渉の前面に立ち問題の解決に当たるようになった。表9は、その件数を示している。戦前にも不払い問題があつたが、多くの場合船員側が抗争することなく不利益を被っていたが、戦後、個人の自覚とともに救済機関も整備され安定した労使関係が作られるようになったのである。

3. 大島の遠洋漁船経営者

1) マグロ専用船時代に

気仙沼地方の遠洋漁業は、和船時代から夏はカツオ釣り漁、冬は延縄漁の二本立てで行われてい



写真1 進水したマグロ専用船



写真2 水上げ中

た。大島の船主や船元をする船では、旧暦4月8日の久須師神社の祭典後に南の海に出港し、その後、魚群を追って北上し、お盆のころには金華山沖に達した。さらに北上し宮古、八戸沖まで操業し、旧暦9月15日の大島神社の祭典の船行列に参加して、カツオ漁の切り上げとなる慣行が続いていた。

カツオ漁の切り上げ、勘定が済むと船のメンバーは一応解散し、同じ船を使って操業する冬縄漁のメンバーを組織する。冬縄漁の労働は厳しいので、若手を中心に少人数で組織して出漁していた。戦後もこうしたサイクルで遠洋漁業が営まれていた。昭和22(1947)年に農林省が食糧供給のためカツオ漁船に漁獲割当てをし、その達成度によって船の燃料や食料のリンク制を実施したので、カツオ釣漁船は増加し、気仙沼港は全国一の出荷量となった時代であった。

その後、遠洋・近海とも多様な漁船漁業が復興したが、昭和25(1950)年頃からカツオ漁の漁獲減少が見られるようになってきた。こうしたことから、経営者の中にはカツオ漁に見切りをつけ遠洋マグロ漁を通年行う船がでてきた。今まではカツオ釣漁用の釣場を設けた船で、縄漁も行っていたが、このころからマグロ専用漁船の建造がはじまり、マグロ延縄漁の通年操業が普及していった。

昭和27(1952)年に大島の前川漁業部では、マグロ専用船として第3栄丸(248トン)を三重県強力造船場で造船した。この船は当時の木造船で、日本一大きいマグロ船といわれた船であった。

翌28(1953)年には角十水産の第7精良丸、高茂水産の第8八千代丸などマグロ専用船が、続々と建造されるようになった。『海鳴りの記』に所収の昭和30(1955)年代までに建造された気仙沼地方の専用船には、下記のような船名がみえる。

第3栄丸(248トン・前川稲四郎)
 第2海和丸(344トン・村上米治)
 第3千鳥丸(84トン・千葉留三郎)
 第3海晴丸(124トン・村上米治)

第7精良丸(島山泰蔵)
 第5健勝丸(80トン・足利金兵衛)
 第7昭福丸(179トン・臼井福治)
 第6神明丸(158トン・神白保治郎)

(小松宗夫『海鳴りの記』)

このように、気仙沼地方でもマグロ専用船が増加し、カツオ船は次第に姿を消していった。これらの専用船は、マグロ漁に適合する装備をした長期航海や時化対策も万全の船であった(写真1、2)。

投縄・揚縄の機械化のためにラインフォラーを取り付けたり、航海計器や魚群探知機を装備す

表 10 永年勤続表彰者名簿

昭和 25 年

表彰者氏名	生年	乗船経歴		現職 (昭和 25 年時点)	
船長・船頭					
前川稲四郎	明治 29	華洋丸機関士、共栄丸船長		昭和 21 年	栄丸船主、船頭
熊谷豊之進	31	天王丸、広生丸船長 (徴用沈没)		昭和 20 年	客船 1 大島丸船長
吉田弥太郎	35	大正 10 年 機関士免状、新山丸機関士		昭和 25 年	共盛丸船頭
伊東三治	41	金比羅丸、福田丸、越高丸船長		昭和 24 年	日康丸船頭
樋口清美	43	昭和 10 年 海形丸、23 年 共盛丸船長		昭和 25 年	春日丸船長
菊田俊光		宮島丸、大宮丸、国宮丸船頭		昭和 25 年	天神丸船頭
村上作一		昭和 12 年 海晴丸機関長		昭和 23 年	海晴丸船長
機関長					
桜田喜市	30	大正 8 年 機関士免状、勤続 33 年		北辰丸機関長	
水上俊雄	30	喜久丸、松尾丸機関長		昭和 17 年 海軍徴用	
小野寺保治	30	大正 14 年 機関士免状、豊丸機関長		福田丸機関長	
村上三郎	33	大正 7 年 機関士免状、以来機関長		昭和 15 年 岩手丸機関長	
熊谷慶四郎	35	大正 4 年 機関士免状、昭和 9 年 船長免状		昭和 9 年 客船亀山丸機関長	
村上義雄	40	昭和 12 年 神光丸機関長		昭和 14 年 長功丸機関長	
村上愛蔵	45	昭和 6 年 芙蓉丸機関長		昭和 11 年 長新丸機関長	
桜田英治郎	45	昭和 12 年 機関士免状		昭和 22 年 寿和丸機関長	
小松喜市郎		大宮丸、国宮丸機関長		晴安丸、天神丸機関長	

(大島郷土誌刊行委員会の調査を基に作成)

るなど、漁船の機械化や省力化が一段と進み、漁場も拡大し長期航海時代へと進んでいったのである。

昭和 25 (1950) 年に、本吉郡遠洋漁業者組合で永年勤続船員を表彰した記録が残されている。大島関係分を、一覧表にしたのが表 10 である。戦前から戦後にかけて活躍した、船頭・船長・機関長を知る資料としてこの項に採録した。

また、大島郷土誌刊行事業で調査した「要害地区漁船員調」も表 11 として採録した。

2) 前川漁業部の再スタート

前川漁業部は、戦前・戦後を通じて大島における遠洋漁船経営を行った数少ない船主であった。

経営者の前川稲四郎 (明治 29 年生) は、岩手県大槌町に生まれた。大正初期に機械船が導入されると、いち早く機関士免状を取り、大正 6 (1917) 年に気

表 11 要害地区漁船員調

昭和 38 年

船員	年齢	船名	船籍地	職名	海技免状	船員	年齢	船名	船籍地	職名	海技免状
1	51	千鳥丸	気仙沼		乙 2	33	27	伊勢丸	茨城	機関長	乙長
2	51	勝栄丸	気仙沼	船頭	乙 2	34	25	宝幸丸	三崎		
3	51	朝日丸	新潟	船頭	乙 2	35	24	天佑丸	気仙沼		
4	49	優勝丸	高知	船頭	乙 2	36	24	開運丸	福島		
5	45	神明丸	気仙沼			37	24	栄福丸	福島		
6	44	天佑丸	気仙沼			38	23	稲荷丸	気仙沼		
7	43	朝日丸	新潟			39	22	神明丸	気仙沼		
8	40	協伸丸				40	22	天佑丸	気仙沼		
9	40	日康丸	福島			41	22			船長	乙 1
10	39	古峰丸	唐桑	船頭	乙 2	42	22	耕洋丸	気仙沼		
11	39	古峰丸				43	22	福吉丸	唐桑		
12	36	日康丸	福島	船頭	乙 2	44	22				
13	36	海形丸	気仙沼			45	22	宝幸丸	三崎		
14	34	宝幸丸	三崎			46	22	福陽丸	福島		
15	32	漁吉丸	気仙沼	船長	乙 2	47	22	博洋丸			
16	32	海成丸	気仙沼			48	21	朝日丸			
17	32	北光丸	北海道	機関長	乙 2	49	21	勝栄丸	気仙沼		
18	31	得栄丸				50	20	神明丸	気仙沼		
19	31		気仙沼			51	20				乙 2
20	30	福陽丸	福島			52	20	優勝丸	高知	船長	乙 2
21	30	勝栄丸	気仙沼			53	19	漁吉丸	気仙沼		
22	30					54	19	朝日丸			
23	30	晴和丸	気仙沼	船長		55	19	球丸	三崎		
24	30	朝日丸				56	19	金栄丸	福島		
25	30					57	19	球丸	三崎		
26	30					58	18	神明丸	気仙沼		
27	29					59	18	天佑丸	唐桑		
28	29	金栄丸	福島	船頭		60		天佑丸	唐桑		
29	29										
30	29	宝幸丸	三崎		乙 2						
31	29			船頭	乙 1						
32	29		福島								

(大島郷土誌刊行委員会の調査を基に作成)

仙沼町の日出菊治郎経営の華洋丸の機関長となった。その後、大島に住むようになり、浦の浜に住宅を建てここを根拠として遠洋漁業に従事していた。

前川は、大島に来た理由を「大正初期、大島の繁盛ぶりに憧れて大島に来た」と話していた。前川は機関長として活躍していたが、最終的には船頭職もめざしていた。大正 15 (1926) 年に県指導船大東丸での船長養成講習のための港湾視察があった。前川はこれに応募し、小野寺松太郎 (田尻)・菅原徳三郎 (浦の浜)・水上熊治郎 (長崎)らとともに乗船し、気仙沼港から小名浜・銚子・勝浦・館山などの港を視察して帰港した。

昭和 4 (1929) 年からは、村上清七 (崎浜) 経営の恵比寿丸の船長となり操業の指揮をとった。昭和 6 (1931) 年からは小山文市建造の鋼鉄船共栄丸 (90 トン) の船頭となり、毎航海優秀な水上げをしていた。特に昭和 8 (1933) 年のカツオ漁では大漁を記録し、船主はカンバンを支給することとなり、地元新聞に大きく報道された。

昭和 10 (1935) 年に大島村漁業組合が「大新丸」(133 トン) を建造し、村上清七に経営を委託した。村上はそれまで所有していた清寿丸を、前川に譲った。かくして前川は長年の夢であった船主となったのである。前川は船主兼船頭として清寿丸の経営を行っていった。前川は遠洋漁業を営みながら公共への奉仕の念を忘れず、昭和 14 (1939) 年に大島小学校に「ラジオ付拡声装置一式」を寄付した。この機械の格納箱に「前川稲四郎氏寄贈、金二百円」と書かれてあったのを覚えている。この機械は気仙沼地方の小学校では初めての施設で、大島小学校の運動会・学芸会などの諸行事で、マイクロフォンを使って声や音楽を拡声して、盛大に行われるようになった。

前川漁業部は、その後も順調に事業が進展し、昭和 14 (1939) 年頃には、故郷の盟友佐々木春松との共同船「岩手丸」も経営するようになった。この船の名義は 2 人の共同船であったが、実質的には前川が主体となり、大島の船員を多く乗せて操業していた。

この岩手丸は、昭和 16 (1941) 年に海軍に徴用され、哨戒艇として監視中米軍戦闘機の襲撃を受け沈没した。この戦闘について、乗員の白幡稔 (廻館) が手記を書いている (第 3 章参照)。

岩手丸が徴用された後は、「勢力丸 (中古船)」を導入して操業していたが、この船もボルネオから油輸送業務船として徴用された。勢力丸は、その後徴用解除となって帰還し再び操業を続け、昭和 19 (1944) 年 9 月 21 日には、釣ってきたカツオ 1,480 本を米の代替として、全村民に配給し食生活の安定に寄与したのであった。

昭和 20 (1945) 年 8 月 15 日には、勢力丸は母港浦の浜に碇泊していて、昼のラジオ放送で終戦を告げた天皇陛下の放送を聞くことができ、終戦の事実は村内に伝えられていった。

この時から前日まで、気仙沼湾内や浦の浜などに飛来していた敵機はピタッと止み、空も海も昔の静かな姿に戻っていったのであった。

3) 前川漁業部の経営

終戦直後の混乱状態が、次第に安定して政府の戦後復興計画も策定されるようになり、昭和 20 (1945) 年 12 月 24 日に、政府は「木造船 13 万トン、鋼船 21 万トンの建造」を閣議決定して漁船等の復旧を促進することとした。戦争で喪失した船を復旧して、国民の食生活の安定を図るため緊急の対策として実施されたのである。

前川も政府の助成制度を利用して、出身地大槌町の佐々木春松と共同で同町の造船場で木造船「第 1 栄丸」を建造し、昭和 22 (1947) 年に進水した。

同船は前川が実質的な経営者となり、大島を母港として大島の船員を乗せ、前川は船主兼船頭として操業に入ったのである。

また、終戦直前に気仙沼造船場で「戦時計画造船」として造船中の木造船が、そのまま船台に残っていた。これを買取り漁船に改造して「第2栄丸（100トン）」として、2隻体制で漁船経営を行うようになった。

そのうちに2号栄丸の損傷が目立つようになったので、代船を塩釜の東北ドックで鉄船として造船した。この船は、当時気仙沼地方では規模や装備から優秀船といわれた船であったが、昭和29（1954）年に事故で沈没してしまった。



写真3 荒天の中を漁場へ

3号栄丸の代船は昭和28（1953）年、三重県強力造船場で造られ木造243トンの木造船で日本一と称された船である。前川漁業部も当時のマグロ漁の好調の中で順調な発展をしていたが、同年に第1栄丸が事故で沈没し、翌29（1954）年にはビキニ環礁での水爆実験に被爆して登載していたマグロを廃棄する事態となった。翌30（1955）年には第3栄丸の船員が無人島に無断上陸して、国際裁判となり多額の罰金を科せられる事態も起こった。こうした不幸な事態の続く中でも、前川社長はひるむことなく更に船を求めて経営を続けていた。昭和30（1955）年代に39型船の融資が始まると、前川漁業部でも39型を建造して近海漁にも参画していった。

しかし大型船建造の意志も強く、昭和38（1963）年には第16栄丸を建造し、菊池卯太郎船頭の下25名が乗り組み初航海に出港した。初航海37日間の操業で1,975万円の水上げの好成績で、このときの船員一人当たりの配当は18万6千円であった。

このとき前川社長は67歳であった。50代までは自らも乗船して指揮をしていたが、陸上での社長業務に専念するため下船して、操業の指揮は船頭に委せるようになっていった。

このことにより若い船頭たちは新しい漁場を開拓していったが、必ずしも漁運に恵まれず、また、不慮の事故を起こしたりして経営に不安を残す事態も続くようになってきた。

前川社長は70歳を迎えたら漁船経営を終結することを決め、北部鯉鮪漁業組合による会社整理を行うこととしたのである。

前川社長は大正初期に大島に移住して以来50余年間、遠洋漁業発展のために尽くしてきた。この間多くの船頭、船長などの幹部船員を育て気仙沼地方の遠洋漁業の発展に大きな足跡を残したのである。

会社整理後は大島の自宅で小型船による小漁を楽しみ、また、地域社会のための奉仕活動も続け、消防後援会や社会福祉団体の役員として活躍していたが、昭和47（1972）年7月に71歳で逝去された。

4) 共勝丸の経営者たち

前川漁業部のほかに、大島出身者で漁船経営を志した人があった。櫻田水産を組織して共同船共勝丸を経営した人たちである。

櫻田鶴松（浦の浜）・小野寺安雄（高井）・遠藤勲（高井）の3人である。昭和28（1953）年に3人は、精良丸（木造・98トン）を共同船として購入してマグロ漁を創業した。

3人の団結と誠実な経営で実績を伸ばし、昭和45（1970）年には、第5共勝丸（鋼船・192トン）を進水するまでに発展した。その後、創業当時の精良丸の代船として第18共勝丸も建造し、2隻体

表 12 共勝丸船員名簿
昭和 39 年

船員	年齢	出身地	学歴	船内職名
1	43	唐桑	中卒	一機関
2	39	大島	中卒	甲板長
3	36	鹿折	中卒	甲板員
4	31	大島	中卒	操機長
5	30	唐桑	中卒	機関員
6	30	大島	中卒	甲板員
7	28	大島	中卒	甲板員
8	27	宮古		甲板員
9	26	大島	中卒	甲板員
10	25	大島	中卒	機関員
11	24	大島	水高卒	機関長
12	24	唐桑	養成卒	通信士
13	23	大島	水高卒	漁労長 兼一航
14	23	松岩	水高卒	船長
15	22	大島	養成卒	甲板員
16	22	大島	水高卒	甲板員
17	22	大島	中卒	機関員
18	22	大島	中卒	甲板員
19	19	唐桑	中卒	甲板員
20	19	大島	水高卒	甲板員
21	18	大島	水高卒	甲板員
22	18	大島	中卒	甲板員
23	16	大島	中卒	機関員

〔大島村役場文書〕共勝丸関係綴を基に作成

制での操業を続けていた。そのころから事務所を内の脇に置き、櫻田鶴松社長は会社経営に専念するため陸上勤務となり、船頭たちに操業を委せるようにしていった。

櫻田水産の船は、船頭をはじめ船長・機関長などの幹部船員から一般船員まで殆どを大島出身者で占めていた。表 12 は、第 5 共勝丸の昭和 39（1964）年の船員名簿である。

23 人の船員のうち 16 人が大島出身者で、年齢構成では 10 代から 20 代の船員が半数を占める若く活気に満ちた船であった。この船の昭和 39（1964）年、3 航海目の操業メモがある。

昭和 39 年 5 月 11 日 17 時 浦の浜港を出航。

6 月 4 日漁場に到着して初縄。7 月 29 日まで 43 回操業。漁獲約 103 トン。このうち 82 トンを母船野島丸に水上げし 630 万円の売りであった。

8 月 1 日から母船を離れて単独行動に入り、おかへと入れたが漁況の悪いときで平均 20～30 本の漁獲。9 月 14 日より平均 60 本となる。14 回の投縄で今までの不漁を挽回できた。

〔大島漁協文庫〕

昭和 45（1970）年頃から、マグロ漁の釣獲率の低下や燃料の高騰、魚価の低迷などが続き、マグロ船経営者は苦境に立たされていたが、櫻田水産は若い船員の力に支えられて、苦境を乗り越えて経営を続けていた。昭和 50（1975）年頃に会社の維持が困難な状況となり、漁船経営を断念し会社整理を行うこととなったのである。

先に前川漁業部が廃業し、今度は櫻田水産も経営を打ち切り、大島における遠洋漁業の灯は消滅してしまったのである。

4. 歩合制から労働協約へ

1) 賃金改善の動き

遠洋漁業者の賃金は気仙沼地方では、和船時代から「前貸し・歩合制」で漁期末勘定の慣行であった。

菅原熊治郎村長は、こうした不合理な賃金支給を改善するため、折にふれて経営者や船頭・船長に文書を発するなどして指導していた。大正 12（1923）年 6 月の文書では、勘定は 1 航海ごとに行うように、賃金は 1 ヶ月ごとに支給することを要請し、前貸し金は弊害があるので廃止せよと指導していた。しかし、こうした提案は経営者からは受け入れられないまま、古い慣習は戦後まで続いていた。『気仙沼漁業組合史』（気仙沼漁業協同組合・昭和 60 年刊行）によれば、昭和 22（1947）年の気仙沼船漁船員の歩合は、下記のように行われていた。

- ・ 総水上金から入料を差引いた純利益の配分
 経営者 70% 漁夫 30%
- ・ 漁夫歩合 船頭 2 代 船頭兼船長 2.5 代

船長、機関長、局長 1.5 代
 機関長代理 1.2 代 漁夫 1 代
 (『気仙沼漁業組合史』)

唐桑地区では、戦前から漁船員の組合運動が盛んで、漁夫組合が二つも結成され賃金や労働問題の改善が行われていた。昭和 25 (1950) 年に「小鮪・唐桑両船員組合」では、労資の配分率を船員 28%、船主 72% とする配分率を定め、船員一人分の給与を船主が負担することによって船員歩合を増額する方式に改善された。



写真 4 荒天の中の投縄作業

しかしながら、唐桑船の独自方式は気仙沼地方の船までは普及しなかった。昭和 29 (1954) 年調のカツオ船経営では、歩合制が 81% で、歩合と最低保障制組合せが 14%、歩合と固定給が 3% となっていた。昭和 24 (1949) 年に「本吉郡鯉漁業組合」が、「大仲経費持ち方式」を提案したが賛同が得られず、実現しなかった。

終戦後、産業別に労働組合が組織され活発な組合運動が行われるようになった。昭和 20 (1945) 年 10 月に「全日本海員組合」が組織され、早速ゼネラルストライキを打って要求実現の成果を上げた。以来、関東方面では漁船員の組合も増え賃金の改善が進んでいった。

また、福島県の漁船では「大仲経費制」を採用する船が増え、漁船員にとって好条件の配分が行われるようになってきた。こうしたことから気仙沼地方の漁船員たちは、賃金の有利な神奈川県三崎や福島方面の船に移籍する船員が増え、地元では船員不足の現象が起こるほどであった。

昭和 26 (1951) 年 11 月、新山丸賃金未払い問題が起きると、菊田征市村長は解決のため会談や文書による催告を行っていたが、最終的には全日海塩釜支部の協力により解決することができた。

それ以後も未払い船主と交渉を行い、成果を上げたので、大島の漁船員たちは全日海の組織と団結に賛同して続々と組合に加入し、その数は 89 人を超えた。昭和 27 (1952) 年 3 月 25 日には全日海大島分室結成大会を開き、塩釜支部大島分室としてスタートしたのであった。

2) 労働協約の締結

昭和 32 (1957) 年 5 月 21 日、唐桑町のマグロ船第 12 福吉丸船員が、月給最低 5 万円の保証金を求めて洋上ストライキに入った。船主が要求を受け入れない場合は、操業を止めて帰港するというものであった。船主は全日海塩釜支部気仙沼分室と協議し、「趣旨を了解した。船内の意見を尊重する」旨を打電し、洋上ストは中止された。

漁船の洋上ストは、磐城市(現いわき市)の漁船に次いで 2 隻目の事件であった。この事件を契機に、船主側も労働協約の必要を認め、その準備のため約 1 年間、他港の実態を調査研究していたが、昭和 39 (1964) 年 4 月に「宮城県北部鯉鮪船主協会」を組織した。

会員は、気仙沼地方の大型漁船を持つ船主 33 人で、その目的を労働協約や漁業労働の調査研究をすることとしている。この会の役員は、下記のとおりであった。

会長	白井福治	副会長	三浦政勝	神白保治郎	山崎辰治
理事	佐藤正二		村上米蔵	畠山泰蔵	昆野正一
	熊谷栄一郎		鈴木俊平		畠山耕作

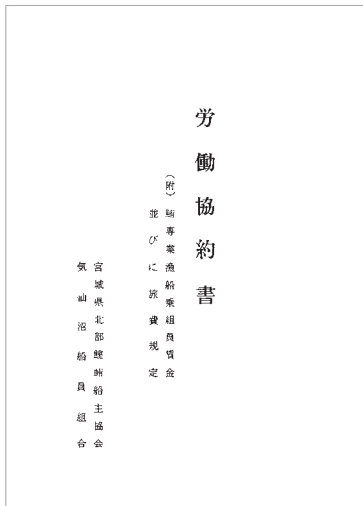


写真5 締結された労働協約書



写真6 出港前の勢ぞろい

幹事 菅原長之助 小野寺淳一 福德漁業
 (『気仙沼漁業組合史』)

一方、船員側も労働協約締結のための組織として、船主協会と同じ時期に「気仙沼船員組合」を結成した。

組合長 三上忠義 副組合長 千葉幸次郎 吉田鶴右衛門 新野勝義
 書記長 菅野一美 監事 菅野益治 千葉徳三郎 村上清七
 (『気仙沼漁業組合史』)

この両者の初会合は、昭和39(1964)年4月21日に鰹鮪会館で開かれた。今後の漁業経営の在り方、特に漁船労働問題について意見を交換したが、両者とも労働協約の必要を認め、近く本格的な研究協議を行うこととして閉会した。

労使ともに労働協約締結を目指して準備中の昭和40(1965)年4月に、北洋サケ・マス漁に出漁した宮城県漁船47隻600人(気仙沼港7隻)が、集結地の函館で全日海に集団加入し、同地で集会を開き賃金の引き上げ、歩合の改正を要求する事件が発生した。

彼等は、船主や会社との交渉の全権を全日海に委任して出漁していった。その後は船主側と全日海との交渉が続き、その年の10月ようやく妥結したのであった。この交渉が気仙沼地方の漁船員雇用と賃金制度の改革の第一歩となったのである。

気仙沼地方のカツオ・マグロ船の労働協約が締結されたのは、昭和41(1966)年11月1日である。宮城県北部鰹鮪船主協会(会長臼井福治)と、気仙沼船員組合(組合長三上忠義)との間で65条に及ぶ労働協約書が成立し、その実施事項として「賃金規定」が設定された(写真5)。

船員の雇用については特別な事情がない限り通年雇用とし、労働時間は1日8時間労働を原則とし、休暇は一般休日の外乗船年数に応じて1年につき7日の有給休暇や特別休暇が与えられる。災害補償は船員法所定のほかに、全国水産業組合共済会の特別災害補償にも加入できることとなっている。

マグロ専用船の賃金は給料と生産奨励金の二本立てで、基準賃金(給料・航海手当・航海日当)は船の規模に関係なく職制別に定め、漁労長から見習船員まで15段階に設定されている(表13)。

この給料表で漁労長の場合、月額本給25,000円・乗船手当6,250円(本給の25%)で合計31,250円が給料となる。これに航海日当15,900円を加えたものが漁労長の基準賃金である。

表 13 給料及び航海日当表

(月額)

職名	給料			航海日当	合計
	本給	乗船手当	計		
漁労長	25,000	6,250	31,250	15,900	47,150
船長	18,000	4,500	22,500	13,200	35,700
機関長	21,000	5,250	26,250	13,200	39,450
通信長	18,000	4,500	22,500	13,200	35,700
一航	15,000	3,750	18,750	10,500	29,250
一機	15,600	3,900	19,500	10,500	30,000
二航	13,500	3,375	16,875	10,500	27,375
二機	14,000	3,500	17,500	10,500	28,000
衛生管理	13,000	3,250	16,250	10,500	26,750
甲板長	15,600	3,900	19,500	10,500	30,000
冷凍長	14,000	3,500	17,500	10,500	28,000
司厨長	13,000	3,250	16,250	10,500	26,750
機関員	12,900	3,225	16,125	8,100	24,225
甲板員	12,000	3,000	15,000	8,100	23,100
見習員	9,000	2,250	11,250	8,100	19,350

船型は180^{トン}、250^{トン}、280^{トン}、340^{トン}に適用する
 (「大島村役場文書」共勝丸関係綴を基に作成)

見習船員の場合は、本俸9,000円・乗船手当2,250円、合計11,250円が給料である。これに8,100円の航海日当がつき、合計19,350円が1ヶ月の賃金となる。

水上げ実績に応じて支給される生産奨励金は、船型①180トン・②250トン・③280トン・④340トンの4段階に分けて算出される(表15)。船の規模別①～④まで、それぞれについて最低水上高を定め、それを超過した分について、奨励金が加算される仕組みである。

①の180トン型船の場合最低水上高は9,700,000円で、これを越える13,800,000円から16,200,000円までは超過額の27.5%。16,200,000円から17,200,000円までは超過額の30%。17,200,000円から18,600,000円までは31%。18,600,000円以上は1,200,000円ごとに32%を船員に支給するように定められた。

その後、近海マグロ船も労働協約を結び、積年の弊害を払拭することができ、雇用も賃金もようやく近代的に改善され、船員もその家族も安心できる環境となったのである(写真6)。

5. 200海里と船員不足問題

1) 200海里と漁業協定

遠洋漁業のカツオ・マグロ漁は、戦前から日本の漁船は太平洋で魚群を追って、南に北に漁場を開拓してきた歴史がある。より遠くの、他船の行かない荒れる海へも敢然と挑戦し、昭和29(1954)年にはメキシコ沖まで進出するようになっていた。

終戦直後、マグロ漁は沖合7、800海里で操業し、1航海1ヶ月位で入港していたが、昭和30(1955)年頃から釣獲率の低下が目立つようになり、漁場は遠洋へと拡大し3ヶ月航海から、半年航海時代となっていった。

表 14 航海日当額表

本給	内国	1区	2区	3区	4区
10,000以上	円 90	円 180	円 220	円 270	円 310
13,000以上	120	240	290	350	400
18,000以上	150	300	370	440	510
25,000以上	180	360	450	530	620

(「大島村役場文書」共勝丸関係綴を基に作成)

表 15 定員及び生産奨励金配分基準率表

職名	180トン型		250トン型		280トン型		340トン型	
	人	率	人	率	人	率	人	率
漁労長	1	200	1	200	1	200	1	200
船長	1	150	1	150	1	150	1	150
機関長	1	170	1	170	1	170	1	170
通信長	1	150	1	150	1	150	1	150
一航	1	125	1	125	1	125	1	125
一機	1	130	1	130	1	130	1	130
二航			1	115	1	115	1	115
二機			1	120	1	120	1	120
甲板長	1	139	1	130	1	130	1	130
冷凍長	1	120	1	120	1	120	1	120
司厨長	1	110	1	110	1	110	1	110
衛生管理	1	110	1	110	1	110	1	110
機関員	4	105	5	105	6	105	7	105
甲板員	10	100	9	100	10	100	10	100
見習員		80		80		80	1	80
定員合計	24		26		28		29	
配分率計		2815		3055		3260		3465

配分率は職務経歴の技術の優劣により0.2代内の加減を認める
 (「大島村役場文書」共勝丸関係綴を基に作成)



写真7 当直（ワッチ）する航海士

海洋法をめぐる国連海洋法会議は、昭和 50（1975）年 4 月に第 3 次会議において、各国の経済水域を 200 海里と議定した。これ以後、各国は領海 200 海里を宣言するようになった。

200 海里問題は、自国の領土保全とその中の資源保護を目指すものであったが、そのほかの公海では自由操業が行われていた。しかし、その海域には魚がいなくなり、日本の漁船は太平洋からインド洋・地中海へと進出し、遂にスエズ運河を通して大西洋までに達していた。

こうして新しく開拓した漁場も、日本船を中心に集中して操業するようになり、たちまち魚群は薄くなり、漁獲量は少なくなっていった。

昭和 27（1952）年に、韓国が李承晩ラインを宣言して日本漁船の締め出しを始めたのを機に、各国も自国の領海の資源と漁業を守るため、領海占有の宣言を行うようになった。

それでも日本は関係国と漁業協定を締結して、入漁料を払って操業するようになった。日本が各国と結んだ漁業協定は、下記のとおりである。

- 昭和 26 年（1951） 国際捕鯨条約
- 昭和 28 年（1953） 日米ソ加漁業条約
- 昭和 31 年（1956） 日ソ漁業条約
- 昭和 33 年（1958） 日中漁業協定
- 昭和 35 年（1960） インドネシア内水宣言
- 昭和 39 年（1964） 日米タラバガニ協定
- 昭和 40 年（1965） 日韓漁業条約
- 昭和 42 年（1967） 日米漁業協定
- 昭和 42 年（1967） 日本ニュージーランド漁業協定
- 昭和 43 年（1968） 日本メキシコ漁業協定

（小松宗夫『海鳴りの記』）

昭和 43（1968）年に、領海問題を討議する「国連海洋法会議」が開かれ、領海を 12 海里まで認め、そのほか 188 海里を、排他的経済水域とする案が示された。これまで、沿岸国領域近くでの操業をしていた日本は反対の立場をとっていたが、昭和 51（1976）年にアメリカやソ連などが 200 海里宣言を行うようになり、日本漁船の行動範囲と漁獲量が制限されるようになった。

世界各国の 200 海里宣言に対して、日本はこれまで領海 3 海里としていたが、昭和 52（1977）年 5 月に 12 海里とする法案が成立し、以後このラインでの操業となっていた。

2) 長期航海時代に

昭和 26、7（1951,52）年頃、三陸沖でのカツオ漁の不漁が続くと、マグロ延縄漁に転向する船が多くなっていった。このころから造船する船は、当初から延縄漁用として設計された専用船が続々と進水した。

このころになると、漁船の大型化や改良が進み、木造から鉄船へと堅牢となり、トン数も 100 ト

ンを超え、高速エンジンを装備するようになった。また、電波を応用した航海計器や魚群探知のレーダーも搭載するようになった。投縄・揚縄作業の面では油圧装置による漁具も装備され省力化が進んだ。

そうした中で魚の鮮度維持のために必要な、船内冷凍設備の改善は急速に普及していった。以前は、マグロ船は1年に3、4航海で入港して水上げしていたが、漁場の拡大により航海日数も長くなり鮮度保持が問題となっていた。昭和40（1965）年頃からマイナス45度で凍結して、40度前後保持する急速冷凍機を装備するようになり、水上げ高の増加をもたらしている。

このような漁船性能の向上は長期航海を可能にし、大島の漁船員たちが多く乗る気仙沼地方のマグロ船は、昭和50（1975）年頃から1年航海が通常となり、水上げや仕込みも東京・三崎など関東方面で行うようになり、母港気仙沼港に帰港する船は年々減少していった。

こうしたことから船員家庭では船が東京方面に入港すると、家族が上京して面会に行くようになった。庄司東助著の『日本の漁業問題』（昭和58年刊）に、「幼い子の手を引いて夫が水上げのため帰港してくる遠隔の漁港に、出迎える」と書いている。次の手記は、このころの様子を書いた大島の漁船員の手記である。

若いころの漁船生活 水上祐一

（前略）朝起きてみると前日に終戦となっていることを知りました。何とも言えない気持ちでした。

解除となり家に帰り、わかめ飯を食べながら、しばらくいか釣りをしていました。

そのうちに大型船も出漁するようになったので、南洋繩に乗り込みました。その頃は二、三ヶ月で入港するので家や社会の動きがよく分かりました。

満船すると三崎、東京、清水などへ入港しますが、家族が面会にきていて「お帰りなさい」と笑顔で迎えられると、沖での苦労も消し飛んでしまいます。沖では潮風にさらされ、長靴には汗が半分もたまり、メカヤカジキ鮪と戦った苦しさも、家族の元気な姿を見ると安心するのです。

（中略）私たち漁船員は、一年もの長い航海に安心して出かけることの出来るのは、妻をはじめ家族たちがしっかり留守を守ってくれたからです。最近では社会の動きも激しく、子どもたちの教育もむずかしくなっているとき、妻や家族は黙々として働き、家を取りしきっていることに対して心から感謝いたしております。（後略）

（大島地区老人クラブ連合会『島に生きる』）

昭和30（1955）年代後半になると、気仙沼船も大西洋に進出する船が出現し、船員たちは海外基地に船を置いて、ヨーロッパのお土産を持って帰国する人たちもでてきた。

大西洋出漁船の補給基地となったのが、カナリア諸島のラス・パルマスである。日本を出航して以来1年から1年半も、大西洋・地中海で操業し、漁獲した魚は空路東京に送り、食料・燃料・生活物質は、仲積船から補給を受ける仕組みであった。

船の動向は会社から留守家庭に流されていて、船員への日用品や手紙などは仲積船へ発送するようになっていた。船の機関のメンテナンスも基地で行うように、気仙沼の鉄工所からの駐在員が行うようになっていた。一方、漁船員の休養は飛行機によって一時帰国し、短い間の休養をして再び基地に戻り操業する仕組みであった。



写真8 出船送り風景



写真9 エネルギー充電中

海外基地操業は漁船の稼働率を高め、漁獲物は仲積船に転載することにより、コスト削減にも繋がる経営方式であるが、2年にも及ぶ長期航海では、働く漁船員にとって心身共に大きな負担になっていることは事実である。大島出身のある船頭は、「できるだけ母港入港をし、ゆっくり休養させて次航海に出るよう」に会社と交渉すると話していた。

海外基地化が進むと、テープを引いて家族に見送られての出港風景も少なくなってきた。平成元（1989）年、気仙沼港を出港した船数は379隻であったが、同8（1996）年には185隻と半減している。それまで、漁船漁業を支えてきた、造船・鉄工業を始め、船具・食料を供給してきた商店などの関連業界に大きな影響を与えている。その上、魚も仲積船で直接東京などの大消費地に送られ、気仙沼港への水上げは減少し、港は空洞化すると言われていた（写真8、9）。

3) 後継者なく漁船員不足に

気仙沼地方の遠洋漁船員不足は、昭和30（1955）年代にもあった。その原因は当時、給与水準や待遇のよい神奈川県三崎や福島方面へと流出し、地元が手薄になったためであった。漁船員不足の状況は、全国的な傾向となり県域を越えての争奪戦が行われるようになった。その後、気仙沼地方でも福島県・岩手県への流出が多くなり、気仙沼港では仕込みを終えても船員が揃わないので出港できない船が出るほどであった。この時代は、大型遠洋漁船建造ブームで新船に20人も乗船するので、船員不足は一層深刻となっていった。

漁船の大型化と装備の改良により、昭和40（1965）年代から長期航海を可能にし、長期航海時代へと進んでいった。このころから高齢者は逐次下船し、それを補充する中学・高校卒業生の新規船員の減少傾向が顕著となっていった。

大島中学校の進路傾向でも、昭和30（1955）年代まで男子卒業生の2割は高校に進学し、6、7割はすぐ、漁船員になった時代であったが、その後高校進学が増えたり、陸上の他産業への就職も多くなり、年々漁船員志望者が減少する傾向であった。

昭和43（1968）年1月に、県北部地区漁村青少年学級が開催され、気仙沼・本吉地方11中学校から115人が参加した。その時のアンケート結果の一部を抄出する。

1. 乗船予定の漁船

①遠洋カツオ、マグロ船	—	51.3%
近海カツオ、マグロ船	—	20.9%
北洋サケ、マス船	—	8.7%
②県内船	—	68.7%
県外船	—	20%

2. 将来の目標
- | | | | | | |
|-----|---|-------|-----|---|-------|
| 機関長 | — | 30.4% | 船長 | — | 23.5% |
| 漁労長 | — | 21.7% | 通信長 | — | 10.4% |
3. 漁船員志望の理由
- | | | | | | |
|---------|---|------|---------|---|-------|
| 海が好きだから | — | 67% | 将来性あり | — | 15.6% |
| 収入が多い | — | 7.8% | 父兄友人がいる | — | 6.1% |
4. 乗船を反対されたか
- | | | | | | |
|------|---|-------|------|---|-------|
| 母親から | — | 32.2% | 兄弟から | — | 20.3% |
| 知人 | — | 10.3% | | | |
5. 乗船反対の理由
- | | | | | | |
|-------|---|-------|--------|---|------|
| 危険だ | — | 16.9% | 仕事が厳しい | — | 8.5% |
| 海難が多い | — | 6.8% | | | |
6. 乗船して心配なことは
- | | | | | | |
|-----|---|-------|------|---|-------|
| 病気 | — | 48.7% | 人間関係 | — | 29.6% |
| 船酔い | — | 19.1% | 悪天候 | — | 14.8% |
7. 家の仕事は
- | | | | | | |
|-----------|---|-------|------|---|-------|
| 家族が遠洋船 | — | 40.3% | 近海船に | — | 24.7% |
| 北洋サケ・マス船に | — | 10.4% | | | |

(『三陸新報』昭和43年1月25日)

この学級には大島中学校からも参加し、このアンケートの中にも含まれているものと思われる。当時の中卒船員の希望と不安が反映されている調査である。この年3月新規学卒者の乗船者数は、下記のとおりであった。

気仙沼中学校	8名	鹿折中学校	8名	大島中学校	20名
松岩中学校	6名	小原木中学校	5名	唐桑中学校	29名
大谷中学校	8名	面瀬中学校	2名	歌津中学校	5名
入谷中学校	1名	米山中学校	1名		
気仙沼水産高校	20名	広田水産高校	2名		

(『三陸新報』昭和43年3月)

卒業後、漁船に乗船することを前提に入学し、漁撈・機関などの基礎を学び、卒業後の実務に役立ったり、海技免状取得の目標を持っていたので水産高校卒業生の漁船乗船者が多かった。

しかし、水産高校や中学校卒業の新規乗船船員は年々減少し、漁船員養成が経営者での課題となっていた。

気仙沼市当局や船主協会も、市の主要産業である漁船漁業の発展のため漁船員後継者の育成事業を展開するようになり、中学生の漁船教室や職業指導担当教師との懇談会などを開催してきたが、新卒者の乗船希望者は減少の一途を辿り、遂に水産高校卒業の乗船者0名の時代となった。

加えて55歳定年を迎えた船員が、続々と下船するようになり、昭和61(1986)年調べでは、遠洋漁船員の平均年齢は37.1歳、近海船員は42.1歳になっていった。

こうした船員不足問題について遠洋漁船OBは、次のような提言を書いている。

今日の漁業を取りまく種々の環境を省みます時、漁船の大型化が進み、科学を駆使した優秀なる省力化船の建造が続々と進められているにも拘らず、船員の不足が依然として解消されず、漁船経営上重大なる関心事と問題視されており、真に憂慮されるところであります。原因は種々あると思いますが、漁船の大型化に伴ない外地基地利用による転載等により益々航海日数の長期化の傾向が増大されている為、若い後継者には敬遠され、船員不足を招く大きな要因となっている事は、否めない事実と思われれます。

そこで船員対策の一提言として経営者に望む事は、三ヶ月と言いたいところではあります。せめて六ヶ月に一度位家族を現地に送り面会としばしの家庭的な休養を兼ねた配慮が出来ないものであろうかと考えるものです。(中略)

長い船上生活に於いて、家族を案ずる切実なる想いは、陸上生活者にはもともと理解出来ない事は当然としても、この事の施策の実施こそが、また船員の結婚難の解消策の一助にも資するであろうと考える時、色々難点は予想されても、是非実現していただきたいものです。

(大島海友会『航跡二十年』より抄出)

4) 外国人混乗で操業続く

気仙沼地方遠洋漁船の船員不足は何度か起こっていた。昭和 30 (1955) 年代の不足現象は、船員給与、待遇のよい地方への流出によるものであったが、その後、地元経営者が最新装備や船員居住区を広く改善した、新船を造船することなどの努力により徐々に充足されていった。

昭和 50 (1975) 年代頃からの船員不足の要因は、前項で述べたように中学・高校卒業の新規乗船者の不足によるものが主な要因と考えられるのである。このことはマグロ船乗員の年齢構成にもはっきりと表れている。昭和 46 (1971) 年以降の漁船員の平均年齢は、次のとおりであった。

昭和 46 年	遠洋	29.12 歳	近海	32.32 歳
昭和 51 年	遠洋	30.94 歳	近海	35.55 歳
昭和 56 年	遠洋	33.56 歳	近海	39.67 歳
昭和 61 年	遠洋	37.1 歳	近海	42.1 歳

(『三陸新報』昭和 46 年 2 月 13 日)

このように新規乗船者が少なくなり、平均年齢が高くなっていったのは、1年半から2年に及ぶ長期航海時代と重なる。このころの高卒者の進路では大学進学者が増え、長期航海の遠洋漁船を敬遠し、陸上勤務の会社や工場へと就職者が多くなった時代であった(写真 10、11、12)。

このような深刻な漁船員不足問題の対策として、外国人漁船員の導入を全日本海員組合(全日海)では昭和 50 (1975) 年頃から計画し、「海外漁業船員労使協議会」を作って進めていた。

平成 9 (1997) 年の海外船員協の調べでは、遠洋マグロ船乗船外国船員は 4,400 人で、インドネシア人が大半を占めると発表している。海外船員協の受け入れ事業は、20 年以上の歴史を持ち、気仙沼港でも平成 5、6 (1993,94) 年頃から、外国人漁船員を混乗させるようになった。

平成 5 (1993) 年に県漁業就業者確保検討委員会が、気仙沼港のマグロ船経営者に対して行った意識調査について同年 3 月 10 日の三陸新報では「もう外国人だけ頼り」と見出しして、その現状

を報道している。その主な事項を抄出する。

1. 外国人労働者確保のための養成機関の設立
2. 省力、省人機械の開発
3. 漁業就労促進のための基金設立
4. マグロ船の減船
5. 水産高校卒業で二級海技士取得可能に改善を
6. 船員福利厚生施設の設置
7. 55歳定年制の見直し

(『三陸新報』平成5年3月10日)

こうした要望を受けて、平成5(1993)年6月から気仙沼市でも海外漁業協力財団による外国人研修生受け入れ事業の研修がはじまった。2ヶ月間の陸上研修の後カツオ船に乗り込み、来年3月まで実地研修を行う予定とのことである。新聞報道では「マグロ船も熱い視線」で注視していると書いていた。遠洋マグロ船の外国人混乗率は、平成2(1990)年には、おおむね25%以内、同7年に40%以内に拡大され、20人乗り船の場合8人の外国人船員の混乗が認められていたが、それでも不足する対策として、平成8(1996)年8月に、法定職員以外の範囲で外国人乗組員を混乗させることが可能な、「漁船マルシップ制度」を導入することを労使が合意して正式に調印した。

この制度により、一般漁船員の補充が容易になると経営者も賛同していると新聞は報じている。

この制度により外国人船員の混乗率が高くなっていったが、漁労長など幹部船員から彼等の働きぶりなどを聴くと「実に素直で、作業もすぐ覚え一生懸命働く、トラブルなど一切ない」と言っていた。その後も混乗率は高まり、現在では法定職員外は外国人という船も多くなっていった。

6. マグロ資源の国際管理

1) 気仙沼でマグロ国際会議

200海里問題のねらいは、第二次大戦後、各国が自国の漁業活動を保護することを主眼としたものであった。それは、自国の経済水域を200海里に囲み、漁業振興、漁場保護のため他国の操業を



写真10 航海中の縄仕事



写真11 仲積船に向かう



写真12 入浴・洗濯する船員たち

規制するものであった。

しかし、昭和 40 (1965) 年代の日本のマグロ漁業にみられるように、釣獲率の低下現象が目立つようになり、漁船員の間でもマグロ資源の減少が語られるようになっていた。日本漁船は入漁料を払ってでも、未利用の新漁場を求めていった。そのころの大島の船頭たちは、「誰も行かない未開拓の海」へと、荒れる天候のなかを船出した。

1、2年操業して魚がいなくなれば、また新しい漁場を探し、その範囲は太平洋を越え、地中海、インド洋を経て遂に大西洋にも達した。この地域でも漁獲が少なくなると、航海経費などの節減で収支を合わせる仲積船方式が採用され、航海日数は1年から2年へと延びていった。

昭和 35 (1960) 年頃から、マグロ資源の減少を示すデータが発表されていた。昭和 55 (1980) 年、高知県カツオ・マグロ漁業組合連合会編「漁獲統計」に図 2 のようなグラフが載っている。

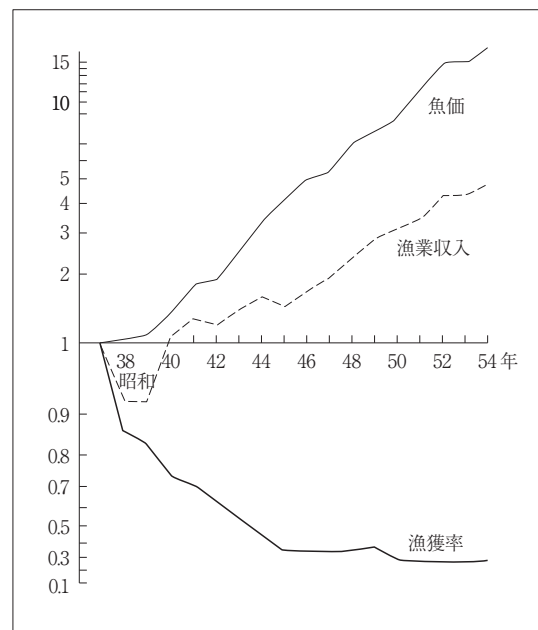
昭和 37 (1962) 年を基準とした指数で、釣獲率は年々低下し、同 54 (1979) 年には-0.4 に落ち込み漁業収入も 5% 程度しか伸びないことを示している。

この傾向は、気仙沼地方マグロ船でも同じ傾向で、不漁の魚群を追って世界の海の隅々まで危険をおかして操業していたのである (写真 13、14)。

このころから漁業者自身も魚族資源は無限なものではなく、限りあることを語るようになってきた。昭和 42 (1967) 年、地中海上の小国マルタ共和国において、第 22 回国連総会が開かれ「マルタ決議案」を採択した。その要旨は公海の海洋資源を、先進国が無秩序に乱獲することをこれ以上許さず、公海の漁業資源を「人類の共有財産」とすると宣言した。資源の探査は国連憲章の原則に基づき、永久に平和利用にのみ利用され、そこからの利益は貧しい小国にも分配されるべきものであるというものであった。

これ以後、海洋問題のテーマは資源問題に移っていった。こうした情勢の下に、日本鯉鮪漁業組合は昭和 46 (1971) 年 10 月 1 日より、南マグロ資源保護のため自主規制を行った。

漁区は南アフリカ沖とオーストラリア沖で、この漁場での 30 キロ未満の小型マグロ漁獲を禁止する措置をとった。しかし、他の海域での保護措置が取られず十分な効果が期待されなかった。



(平沢豊『日本の漁業』を基に作成)

図 2 マグロ漁業推移表

昭和 61 (1986) 年に、水産庁の諮問機関の漁業問題研究会では、漁業関係国の国際機構を組織し資源管理を国際的に実施するとする報告書を出していた。

平成 4 (1992) 年 1 月 27 日に気仙沼市において、日本・オーストラリア・ニュージーランドの 3 か国の行政・科学者・業界の三者による国際会議が開催された。この会議はオーストラリア・ニュージーランド周辺海域のミナミマグロの漁獲枠を決めるため、昭和 57 (1982) 年から毎年開かれているもので、11 回目となる本会議は、東京で開かれる前の予備会議として開かれたものである。

27 日から 3 日間、気仙沼市のサンマリン観洋を会場に、オーストラリア側 7 人・ニュージーランド側 5 人・日本側から農水省次官補・水産庁・日鯉連・業界代表者など約 20 人が出席した。

会議ではオーストラリア科学者から、「全体的

表 16 各国との漁業協定

昭和 53 年

国名	内容
ニューギニア	昭和 53 年から 54 年までの暫定協定、入漁料一括 100 万キナ (1 キナ=325 円)、許可証発行船の長さ 1 メートルにつき 7.5G キナ
ギルバート諸島	基本漁獲量カツオ 95,000 トン、マグロ 20,000 トン、基本入漁料 60 万米ドル、3 海里内操業禁止、隻数 400 隻、漁獲記録報告義務あり
ソロモン	入漁料は基本漁獲量カツオ 6,000 トン、マグロ 2,000 トンに対し 35 万ソロモンドル、12 海里以内操業禁止、補給入港特別制度
太平洋諸島信託統治領	入漁料は総額 200 万ドル (44,000 万円) 202 トン以上のカツオ、マグロ船 1 隻 60 万円、制限 900 隻、沿岸 12 海里禁止、漁獲量報告義務
ニュージーランド	ミナミマグロ船 1 隻 9,000NZ ドル、キワダ、ピンナガ 1 隻 1,500NZ ドル、オブザーバーの受け入れ、船体に符号記入、出入港通報義務
アメリカ合衆国	入漁料金 1 トン当たり 1 米ドル、オブザーバー乗船費用負担、船体・漁具にコールサイン表示義務、12 海里内操業禁止
カナダ	船 1 トン当たり 1 カナダドル、操業 1 日。1 トン当たり 0.08 カナダドル、期間は 9 月～8 月、予告地点にいること、漁獲情報報告
フランス	入漁料は総額 189 万 4 千フラン (約 8,600 万円)、コールサイン表示、海域別漁獲量など報告義務あり

〔『続焼津漁業史』を基に作成〕

に成魚となる小マグロの量は依然として低水準にある」と報告があり、地元の漁労長である鈴木昭雄は「禁止区域に濃い魚群が見られる」との指摘もあった。

その後、マグロ資源管理のため法律で規制することとなり、平成 8 (1996) 年 6 月に「マグロ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法案」が参議院で可決し成立した。

世界的に減少傾向にあるマグロ資源を、乱獲から守ることを目的とした法案で、マグロ漁業基地の気仙沼港の関係者は、日本がマグロ資源の保護のためリーダーシップを発揮し、秩序ある操業により港の繁栄に期待を寄せていた。

2) とも補償で減船

日本のマグロ漁は長年にわたり漁場を開拓し、漁法技術を研究して発展してきた。戦後は沿岸国もカツオ・マグロ漁に参画し、自国の権益保護のため 200 海里を宣言するようになり日本のマグロ漁業が制約を受けることになった。



写真 13 大物をゲット



写真 14 赤道まつり

昭和 40 (1965) 年代になると、マグロ資源の保護が国際的な課題になり、最大の漁獲国である日本は、マグロ漁業の永続発展のための対策を急ぐこととなった。

その結果、昭和 56 (1981) 年と翌 57 (1982) 年にわたり関係漁業団体による自主減船が行われることとなった。実施団体は日本鯉鮪漁業組合連合会が主体となり、傘下の地方団体が協力する体制で、減船経営者への補償方法として残存経営者が減船経営者への補償金を負担する「とも補償方式」で行うこととなった。

減船対象船は、経営困難な経営体や希望する経営者とし、減船隻数はマグロ漁業許可トン数の 20 パーセントで、日鯉連傘下船 164 隻、その他 5 隻であった (表 17)。

当時、どの経営者も「廃めるも地獄、残るも地獄」と言われたと伝えられていた。このときの 2 割自主減船後も資源の回復や漁業経営の改善から、さらなる減船が必要とされ、平成 10 (1998) 年から国際漁業再編成措置による減船が実施された (表 18)。

表 17 遠洋マグロ船の減船実施表 (1981-1982 年)

区分	昭和 56 年度		昭和 57 年度		合計	
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
参加船	878	234,660	817	217,705	886	236,805
減船対象船	69	19,100	95	28,240	164	47,340
残存船	809	215,560	722	189,465	722	189,465

(「焼津市史」漁業編を基に作成)

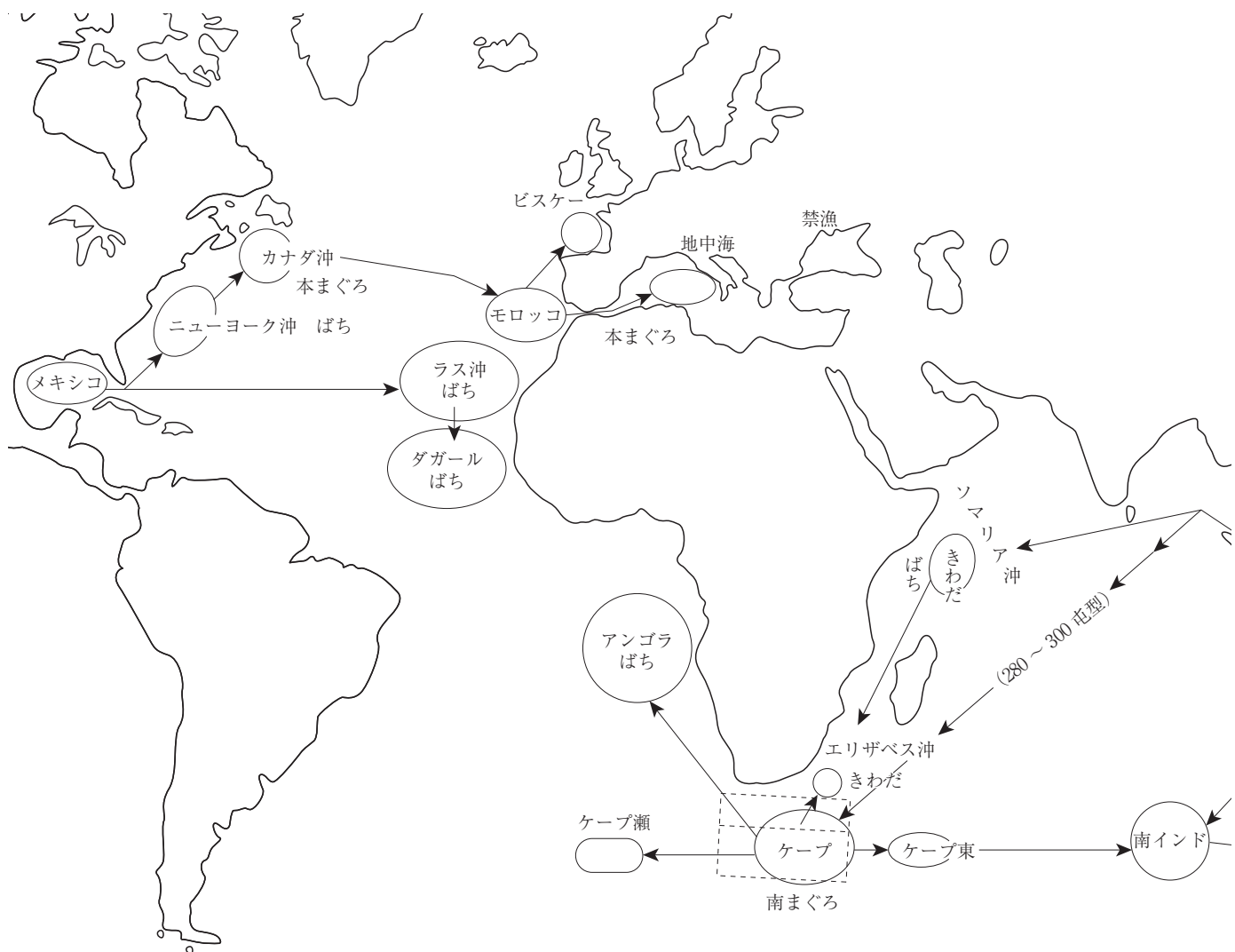


図 3 マグロ漁場図

このときの減船対象船は379トン、船齢10年を標準として行われ、救済交付金1億200万円、不用漁船処理交付金1億7800万円で、これらはすべて国庫支出の公的資金によって行われたのであった。この国際漁業再編成措置による減船は、本来の資源保護のほかに業績不振経営の救済も行う趣旨のものであった。この措置による減船した船は廃船とする「廃船減船」で、気仙沼港の造船場でも解船処理が行われていた。

昭和57(1982)年以来、数次に及ぶ減船により気仙沼港のマグロ船は減り続け、平成元(1989)年から10年間で、遠洋・近海を含めて9年間に64隻減少し、900人の船員が職を失った。

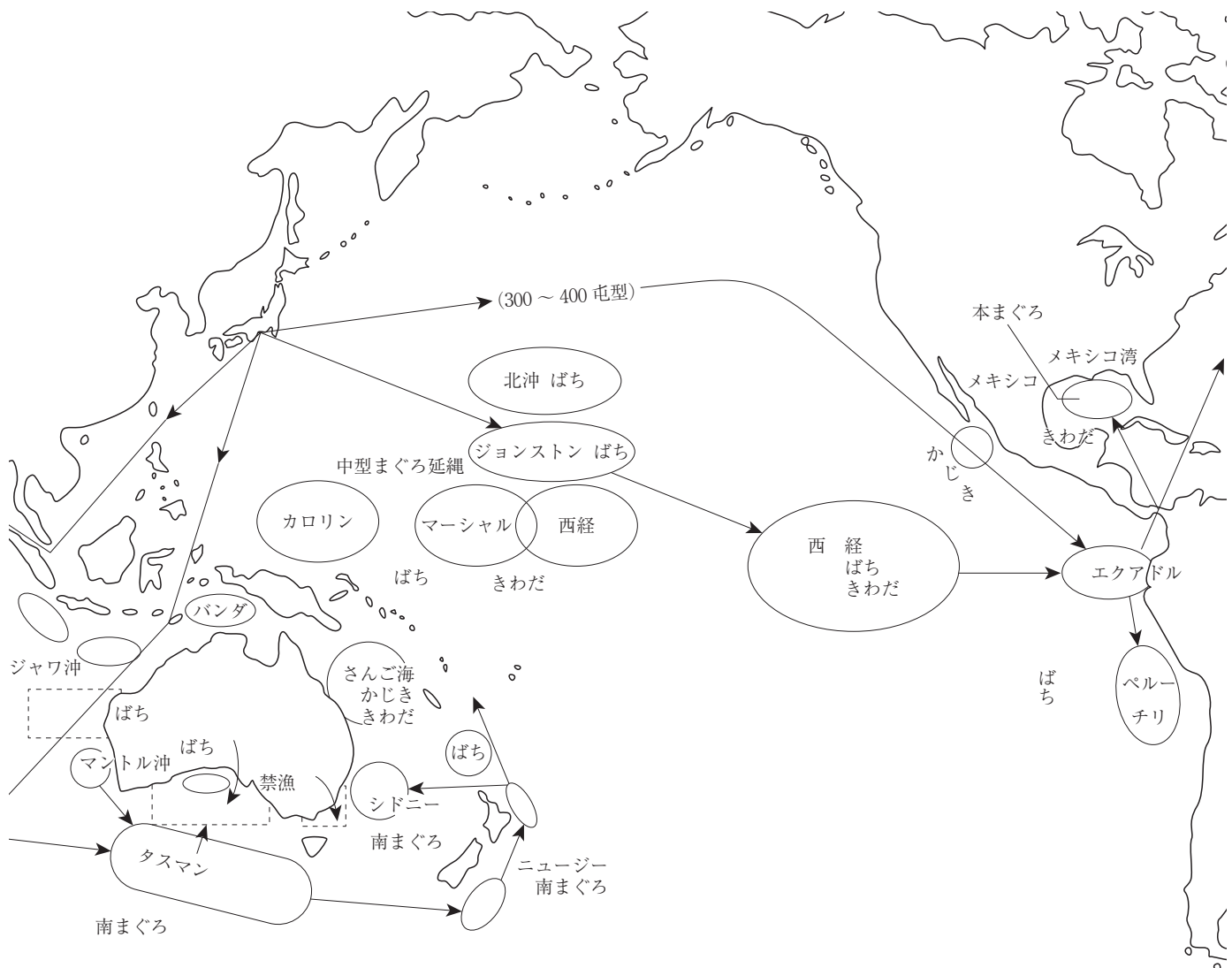
気仙沼市では漁船関連団体で、「遠洋マグロ船減船乗組員対策本部」を設けて、離職者を支援す

表18 国際漁業再編対策表(減船)

1998年

県名	経営体	減船数	(1) 団体別実施状況
北海道	4	9	日 鯉 連 67 経営 116 隻
岩手	3	4	遠 かつ 協 13 経営 16 隻
宮城	19	38	合計 80 経営 132 隻
福島	11	19	(遠 かつ 協 が 計 画 に 2 隻 追 加)
富山	1	1	(2) 減船対策費用(国庫補助金)
神奈川	4	8	救済費交付金 132.7 億円
静岡	7	8	処理費交付金 153.7 億円
三重	2	3	(3) 道県負担交付金 64 億円
和歌山	8	9	(4) 代位弁済
高知	14	19	47 社 累計 97 億円
鹿児島	6	12	
合計	79	130	

(『焼津市史』漁業編を基に作成)



(焼津漁業協同組合『追補 焼津漁業史』を基に作成)

ることとなった。対策本部で離職者に実施したアンケートを、平成 11（1999）年 10 月に三陸新報が報じている。

①今後希望する職種

殆どが漁船への乗船を希望し、陸上勤務は水産加工希望が 1 人だけであった。

②漁船を希望する理由

他に適した職がない——39 人

収入がよい——18 人

③乗船ができないときの対応

陸上勤務でもよい——45 人 内航船へ——2 人

養殖、近海船、回航員、停泊当直員——各 1 人

④再教育で受講したい科目

1 級小型船舶操縦士——6 人 同 4 級操縦士、一級海上特殊無線技士、大型自動車、フォークリフト、クレーン、玉掛けなど 1～2 人ずつ（陸上勤務の資格取得が目立つ）

⑤その他の意見

外国人船員を減らして日本人船員を増やしてほしい

（『三陸新報』平成 11 年 10 月 14 日）

このころ離職した気仙沼地方の漁船員の動向について、東北運輸局気仙沼海運支局によると、減船による離職者 312 人のうち半数以上の 173 人が漁船などに再就職したと発表していた。

気仙沼港でも数次にわたる減船による、空船となったマグロ船が岸壁にぎっしりと繫留され、入港船に支障がでるほどであったが、平成 11（1999）年以降、廃船処理交付金が支給されるようになり、船の解船処理が進行しマグロ船の影薄い静かな港となっていった。

減船によって下船した大島の漁船員たちは、家業の養殖業などに転職したり、沿岸での網漁・釣り漁業をはじめた人も多かった。また、回航員として現職船員支援に従事する人もあった。

回航員制度がはじまったのは、平成 5（1993）年頃からとされている。このころから漁船員不足対策としてははじまったもので、内地港に水上げした後、乗船員をゆっくり休養させるための施策であった。出港にあたっては回航員によって、船を先に出航して外地基地に向かい、船が到着するころ内地から船員たちは飛行機で向かうという「時差出発方式」と呼ばれる方法がとられるようになった。

回航員は通常、船長・1、2 等航海士・機関長・1、2 等機関士・通信士・司厨長などで編成される。船は回航員クルーにより海外基地へと向かい、オーストラリア・ニュージーランド方面基地へは、約 20 日間の航海で到着する。その間乗船員たちは自宅で休養をして、船が到着するころ内地から飛行機で基地に向かうというシステムであった。

この時差出発方式は船員の福利厚生に有効であるばかりでなく、経営者にとっては有利な方式なのでたちまち普及し、また、これに従事する減船で下船した船員にとっては、現職船員を支援する最適の活動となっていったのである。

減船措置進行中に顕在化した問題に、「便宜置籍船」問題がある。もともと便宜置籍船は、大型貨物船などが税金の安い国に船籍を置いて営業するもので、いわば税金逃れの仕組みであった。

便宜置籍船の船籍国は、中米のホンジュラスやアフリカのギニアなどある。台湾や韓国のマグロ船は、こうした国に船籍を移し国際的な規制も受けずに操業し、日本にもマグロを輸出している。

台湾や韓国の漁船に気仙沼地方からも、船頭・船長などの幹部として乗り組んで働く人もあった。台湾のマグロ船は、平成2(1990)年には196隻、韓国は200隻で操業していて、国際ルールを無視して隻数を増やして操業していた。

こうしたことから、水産庁は平成9(1997)年から外国籍マグロ船に乗り組むときは許可制にし、便宜置籍船への乗船を禁止する措置をとった。この措置により日本人漁船員の便宜置籍船への乗船者はなくなったが、台湾や韓国などの国際的な資源管理国に入っていない国は、依然として乱獲が行われ日本へも輸入が続いている現状である。



写真15 昼食・休憩のひととき

7. 戦後も続いた海難事故

1) 宝幸丸北洋で遭難

終戦直後、北海道ではニシンが豊漁であった。大量に水上げされたニシンを本土へ移送するための貨物船が不足で、漁船まで動員して輸送していた。

昭和26(1951)年2月に冬縄漁を中止して解散する予定だった第7宝幸丸も、ニシン積みに参加することとなった。宝幸丸(99トン)は東京都に本社を置く宝幸水産株式会社の船で、気仙沼に出張所が置かれて出張所長が駐在していた。

宝幸丸の漁労長は、大島出身の小松政勝(高井)、船長も小野寺利郎(要害)で、一般船員も大島出身者で構成されていた。夏のカツオ漁、冬はマグロ延縄漁を行っていたが、昭和26(1951)年2月に縄漁を終漁して船を解散する予定でいたところへ、宝幸水産気仙沼出張所に、大船渡大洋水産会社からニシン運搬用として、船を借りたいとの申し入れがあったので、出張所では船体保険料とも38万円で貸し出すこととなった。

宝幸丸は小松漁労長以下、11人が乗り組んで、指定された港の北海道留萌支庁苫前郡焼尻港で、ニシン1,600貫を積み込み、昭和26(1951)年4月8日、午後3時20分同港を出港した。

9日12時10分に、気仙沼出張所宛に「午前10時持田三崎通過、明朝2時頃函館入港の予定、SEの風3、雪」(第2健勝丸受信)と通信している。

しかし、予定時刻にも入港せず心配していたところ、4月10日早朝、檜山支庁久遠村長磯海岸1里余りの間に、宝幸丸船名入りの救命浮輪4個・魚槽蓋大2個・その他船橋材などが漂着していると届出があった。函館海上保安本部で搜索の結果、同船は9日夕刻から10日夜半にかけての時化のため遭難沈没したと推定されると発表され、宝幸丸遭難が確実となった。

その後の搜索でも、生存者も遺体も発見できず全員行方不明と報告された。同船での行方不明となった船員は、下記のとおりであった。

漁労長	小松政勝	船長	小野寺利郎	機関長	菊池昭二	操機長	菊田高男
通信長	小山勇作(気仙沼)	船員	菅原初治		菊池寅之進		小野寺鈴郎
	村上智雄		小野寺秀男	菊田芳郎			小野寺則夫

*小山通信長を除いて、全員大島出身者

宝幸丸遭難の悲報が届くと家族は悲嘆にくれ、善後策について菊田征市村長に協力を要請した。行方不明が確実となったので、遺族たちは涙ながらに葬儀と施餓鬼法要を営み、今後の補償と生活援護について菊田村長に、次のことを要請した。

1. 行方不明となった船員の戸籍の手続き。
2. 未払い給与の請求。
3. 船員保険法による遺族年金、給付金の手続き。

こうした要望について、村では担当者を指定して相談窓口を開いて対応した。その経過と記録は、「宝幸丸関係綴」として編綴されて保存されている。以下、この記録綴を中心に経過を記すこととする。

当地では海難事故が発生した場合、「お施餓鬼」を行う慣習であったが、当時は婦人会と青年会が中心となって5月1日に浦の浜で執行された。また、今後の諸手続きに必要なため行方不明者の戸籍を抹消する手続きは、役場担当職員の指導で進められそれぞれ手続きを完了した。

船員保険法による遺族年金請求手続きにあたって、船の貸与や船員の身分の帰属などをめぐって疑義が生じ、一時は全員に不支給の裁定がなされた。その原因は、宝幸丸を大洋水産会社に貸し出すにあたり、気仙沼出張所が東京本社との連絡不備で本社の決裁のないまま貸し出されたことや、船員たちが宝幸水産会社に雇い止めの手続きをしないで、大洋水産会社の業務に従事したことなどが、支給要件解釈上問題が生じ不支給と認定されたのであった。

この事態を受けて大島村役場では、地区選出の小山倉之助、大石武一代議士に東京都民生局や厚生省保険局への説明と支給裁定の運動を依頼した。遺族たちも「審査請求書」を個々に提出し、小山、大石両代議士も当地方の漁船員の雇用慣行や遺族の生活について説明して廻った。

その結果、昭和26(1951)年11月17日裁許され17名の遺族に対して、「遺族年金証書」が交付された。残りの5名に対する年金や、葬祭料支給についても運動を続け、翌27(1952)年1月に宮城県社会保険審査官が来村して、遺族から聞き取り調査を行った。担当者は、「この結果を厚生省に報告し法の範囲内で支給されるよう努力する」と答えていた(〔大島村役場文書〕による)。

これらの人たちに裁定通知があったのは、昭和27(1952)年8月で、これで全員に法定の年金や、一時金などの給付が行われることとなったのである。

この事件は終戦直後に発生したことで、漁船経営者も船員も船員関係法令などの認識が低調であったため、問題が複雑化して交渉が長引いたのであった。

その中で菊田征市村長の適切な指導により、地元出身代議士まで動かしての運動が功を奏し解決することができたのである。後に宝幸水産会社常務取締役の深尾清吉は、菊田村長への書簡で「貴台の広大な政治力により遺族に有利なるよう裁許された」と感謝の書状を寄せていた(〔大島村役場文書〕)。

2) 海形丸洋上で火災事故

気仙沼港海形水産所属の第10海形丸(192トン)は、南太平洋に出漁し毎日定時に気仙沼漁業無線局に漁況を通信していたが、昭和47(1972)年6月9日にはラジオの漁業放送には放送されな

表 19 戦後気仙沼地方の海難

年月日	遭難状況
昭和 25 (1950) 2/11	若潮丸が八丈島沖で遭難
昭和 26 (1951) 3/ 5	第 7 宝幸丸北海道沖で沈没、大島 7 人死亡
昭和 27 (1952) 3/27	栄福丸 (福島) 遭難、15 人死亡
昭和 28 (1953) 12/16	トロール船大雄丸遭難、大島 2 人不明に
昭和 34 (1959) 9/26	明神丸大船渡沖で座礁、26 人死亡
昭和 38 (1963) 4/24	福寿丸 (福島) 広田沖で座礁、19 人死亡
	3/29 栄宝丸 (岩手) 大島 3 人を含む全員死
昭和 40 (1965) 1/ 9	日興丸 (気仙沼) 遭難、11 人死亡
	4/ 9 天洋丸船員 1 人海中転落死亡
昭和 42 (1967) 1/16	唐桑漁船員が海中転落で死亡
昭和 43 (1968) 7/31	操業中のマグロ船員 1 人転落死亡
昭和 45 (1970) 1/ 5	博洋丸 (唐桑) 犬吠埼沖で船火事
	8/ 5 気仙沼船カロリン島沖で座礁船体放棄
昭和 46 (1971) 1/ 7	長福丸ホール沖で座礁し船体放棄
	10/27 万栄丸潮岬沖で船火事、全員脱出
昭和 47 (1972) 3/17	福洋丸犬吠埼沖で座礁、全員救助
	5/ 2 ハワイ沖で気仙沼船当直員転落死亡
	6/ 8 開運丸 (福島) 福島沖で遭難 2 人死亡
	6/ 9 海形丸 (気仙沼) 船火事、20 人不明に
昭和 49 (1974) 6/11	気仙沼マグロ船マーシャル沖で座礁
	8/ 7 千鳥丸北海道沖で漁船同士衝突 3 人死亡
	10/19 春洋丸 (気仙沼) 日本海で行方不明に
昭和 50 (1975) 1/ 6	気仙沼海上保安署管内 49 年海難事故は 100 件を超えたと発表
	4/24 北洋流網船 (唐桑) で火災、1 人負傷
	5/ 1 大西洋でマグロ船が衝突し 11 人不明に
	11/13 なか丸 (岩手) 歌津沖で転覆 16 人不明
	12/11 銚子沖で気仙沼漁船から 1 人転落死亡
昭和 51 (1976) 1/ 8	50 年の海難数、船舶事故 321 件、人身事故 44 人 (保安署発表)
	5/ 北洋で藤栄丸火災、当地方 5 人死亡
昭和 52 (1977) 2/17	金華山沖でマグロ船機関長転落死亡
昭和 53 (1978) 2/10	宝洋丸がメジュロ島沖で座礁
昭和 55 (1980) 10/ 5	寅丸が北海道沖で不明に、当地 14 人乗不明に
昭和 56 (1981) 6/ 5	手扇丸北海道沖で沈没、当地 5 人不明
	6/30 気仙沼漁業無線局が県漁業無線公社に統合された
昭和 57 (1982) 6/ 6	万栄丸 (気仙沼) 金華山沖で衝突
	10/27 消息を絶っていた正一丸発見される
昭和 58 (1983) 9/ 6	歌津沖で貨物船同士が衝突、4 人不明
昭和 60 (1985) 1/ 6	気仙沼保安署、59 年船舶事故 19 件、死亡行方不明 4 人と減少傾向と発表
	1/12 マグロ船船員、えいに刺されて死亡
	2/11 野島沖で気仙沼船員 2 人海中転落死
昭和 62 (1987) 1/ 6	61 年海難事故 54 件と発表
昭和 63 (1988) 1/ 6	62 年管内船員転落死亡不明は 26 人
	3/11 ハワイ沖海形丸衝突事故で沈、全員無事
平成 1 (1989) 3/ 6	北勝丸船火事で船員 4 人死亡
平成 2 (1990) 8/18	気仙沼本吉船員は前年 230 減り遂に 6000 人を割る
平成 4 (1992) 2/19	大龍丸 (15 人乗) 中部太平洋で消息を絶つ。3.18 捜索打切 10.14 葬儀
平成 5 (1993) 1/ 6	4 年海難。死亡不明 13 人、負傷 10 人
	3/31 県漁業無線公社気仙沼支局が閉局。大正 14 年 4 月開局から 45 年の歴史を閉じる
	7/ 8 ペルー沖で伊東丸爆発炎上全員救助
平成 6 (1994) 4/15	ハワイ沖で気仙沼船員海中転落死
	10/13 サンマ船金華山沖で沈没、全員救助
	12/27 近海マグロ市内船員海中転落死
平成 11 (1999) 12/10	ベーリング海で底引船転覆 12 人不明に
平成 17 (2005) 10/19	北海道沖でサンマ船転覆 7 人死亡
平成 18 (2006) 10/ 8	千代丸牡鹿半島沖で遭難全員死亡
平成 20 (2008) 12/ 5	祐喜丸金華山沖で火災で沈没全員救助
平成 21 (2009) 5/20	共栄丸ボート発見。2 人死亡生存 3 人
平成 24 (2012) 9/24	三重県カツオ船金華山沖沈没 13 人不明

(三陸新報社「1年の回顧」昭和 25 年～平成 24 年までの記事を基に作成)

った。家族たちは当初無線機の故障かと考えていたが、その後も通信が途絶えているので心配になり会社に照会するようになった。

大島では数日前に第8開運丸（47トン）が福島沖で遭難し、大島出身の船長と機関長が死亡する事故があったので、海形丸についても心配を募らせていた。

船からの通信が途絶えて5日目に、会社は海上保安署に捜索願いを出した。同船には菊池秀之助漁労長兼船長（大島）以下21人が乗船していた。乗船員は次のとおりである。

漁労長兼船長 菊池秀之助（39歳・大島）

機関長 千葉節男（26・歌津） 通信長 三宅登（39・水沢）

甲板長 小野寺末喜（38・階上） 冷凍長 勝倉晃（45・鹿折）

以下船員 津島勝（30・大船渡） 小野寺浄（22・大島） 菊田正吾（36・大島）

菊田辰男（43・大島） 村上貞蔵（33・大島） 長松孝志（35・南が丘）

菊池敏夫（22・大島） 佐藤勝正（30・四反田） 高野康平（34・沼田）

村上弘（43・大島） 小松定夫（17・松岩） 三浦友邦（20・歌津）

下斗米法夫（23・八戸） 菊田勤治（47・大島） 佐藤健士（24・千厩）

阿部四郎（38・松岩） 合計21人

出身地別 大島8人 市内7人 歌津2人 岩手県3人 青森県1人

（『三陸新報』昭和47年6月14日）

海形丸は気仙沼港を出航し、ハワイ諸島カフルイに寄港して飲料水などを補給して6月8日午前2時同島を出港、ジョンストン島南の漁場に向かったが、付近で操業中の県内船成田丸が海形丸の無線を受信したのを最後に、消息不明となった。会社では、8日の電話で「この辺で3回位操業して7月中旬頃帰港する」と話していたという。

気仙沼鰹鮪組合に設置された捜索本部では、付近の県内船などに捜索を依頼するとともに、アメリカのコーストガード（沿岸警備隊）にも捜索を要請した。地元の第21大喜丸・第27神明丸・第31神明丸などが捜索点を中心に捜索を開始し、第31神明丸を指令船として12隻の僚船によって、海域を分担してジグザグに捜索を展開した。一方、アメリカ側からは飛行機も出動し、空と海との両方から懸命の捜索活動が行われたが船影を発見することができなかった。

6月18日になって、捜索船第25幸栄丸（153トン）より海形丸の船体発見の通信が対策本部に入った。火災により船体は燃え、人はいない模様とのことであった。幸栄丸が接舷して調べたところブリッジから船尾にかけて真っ黒に焼け、ブリッジの窓ガラスは粉々に壊れていた。

船内に残されていた機関日誌には、6月9日18時までの記入があり、これらの状況から出火時刻は10日朝の定時交信時までの約12時間の間と推定された。

同船には救命胴衣25人分装備されていたが、残っていたのは4個で、他は船員が着装して脱出したものと推測された。また、救命ボートのロープを手斧で切って使用した形跡も見られ、全員が早めに脱出したと考えられると関係者は話していた。それ以後は、脱出した船員の発見の捜索が行われていたが、20日未明、アメリカ沿岸警備隊の航空機が漂流中の救命ボート発見の入電があった。場所は焼けた本船近くの海域で、ヘリコプターで確認したところ海形丸の船員の1人であることが判明した。

アメリカ沿岸警備隊によって救出されたのは、同船の一等航海士の小野寺浄であることが判明した。小野寺航海士は日本側の捜索本部に移送され、出火状況やその後の行動などについて、次のよ

うに述べていた。

火災が発生したのは6月10日午前4時41分で、出火場所は機関室らしい。出火から2、30分は全員で消火活動をしていたが、誰かが「爆発するぞ」と言ったので船長と機関長と私と3人で救命ボートを降ろしたが、ボートのロープが切れたので海に飛び込んだ。みんなも救命胴衣を着けていたようであった。私は船から海中にいる人にビン玉やハッチの蓋などを手当たり次第投げ込んだ。最後に逃げたのは菊池船長と小野寺甲板長、千葉機関長と私の4人である。私と船長と何人かは一緒に1時間位泳いでいたが、次第に波が荒くなってきたので燃えている船の近くに泳いで行ったら無人の救命ボートを発見したので乗り込んで救助を待っていたら、アメリカのヘリコプターによって救助された。

(『三陸新報』昭和47年6月25日)

6月24日に捜索にあっていた県指導船宮城丸から、アメリカ沿岸警備隊では海形丸を沈船処分するので立会うことになったと気仙沼の対策本部に連絡があった。警備隊では船体に穴を開け、約12分後に完全に沈没したと報じていた。海形丸の航海日誌などの重要書類などは、第25幸栄丸が引き受けて持ち帰ることとなった。

このように、海形丸の遭難事故では1名の生存者を救出したが、ほかの船員については全く手がかりがないまま捜索は打ち切られた。

この事故で行方不明者となった20人の合同葬儀は、6月30日会社葬で気仙沼市民会館で行われた。漁業団体、会社などから突然の事故により逝去を悼む言葉が寄せられ、多くの市民の焼香が続いていた。

大島出身者については大島漁業協同組合が主催となり、合同葬儀の後、浦の浜において施餓鬼供養が行われた。7人の新霊とともに、これまでの地区の海難犠牲者の追善を併せて悼むため多くの地区民が焼香を行ったのである。

8. 船頭への道

1) 海の子の夢と希望

大島の男の子たちは唱歌「われは海の子」の歌詞のとおり、「生まれてしおに浴して、波を子守の歌と聞き、」で育ち、目の前の海で泳ぎ、小船を漕ぎ回して遊んでいた。

こうして育った少年たちは、高等小学校を卒業すると7、8割は当然のように漁船に乗った。昭和40(1965)年頃には、中学校の卒業式を待って新人船員を乗せて出港する船もあった。

昭和36(1961)年3月22日、大島小学校PTA機関誌「くぐなり」に「卒業生の将来の希望と夢」が載っている。男子76人のうち船員志望を書いたのは31人(41%)であった。昭和35(1960)年度卒業生と、同45(1970)年度卒業生の短文を抄出することとした(表20)。

昭和35(1960)年度卒業生の乗船希望では、「船に乗って母を楽にさせたい」、「父の後をついで船頭になる」など、現実的な決意をのべているものも目立つ。また、船で外国の港を回り、お土産を持ち帰る夢もあった。当時、父や兄たちが見知らぬ国の土産品を持って帰国することに憧れていたものと推測される。

中学校に進学すると、将来の夢もより現実的なものとなっていく。昭和43(1968)年度卒業生の進路状況は表21のとおりであった。

表 20 大島小学校卒業生の夢から

<p>①大島小学校 昭和 35 年度卒業生（昭和 23 年生）男 76 名</p> <p>大きくなったら船の機関長になりたい 商船大学を出て外国航路の船長になりたい 船乗りになって太平洋をつっ走りたい 七つの海にしぶきを浴びて船出するんだ 1 万トン級のブリッチに船長として立つ 父のあとをついて船頭になりたい 必ず外国に行きます。船長として行きます まっ黒な顔で鰹やまぐろを取ってきます 船長になって太平洋の魚をとっています 南太平洋で勇壮に魚取りをする 水産学校から船長か機関長になっているだろう 中学から船に乗って機関長になっているかも知れない トンツー、トンツー。これこそ俺の夢だ。がんばるぞ 中学を出たらすぐ船に乗って働きたい 船に乗って金をとって母を楽にしてあげたい 船長、機関長になって乗組員を説教しているだろう 100 トン位の漁船の船長になってマグロをとっている ぼくは漁船に乗って荒波と戦う 早く船に乗って母を助けたい 外国航路の船員になって外国へ行きたい 外国航路の船に乗って世界の国々を廻る 外国の港、金モールの服、外国航路の船長に 船長。世界の海が庭のようにブリッチから面かじ！ 船長。1 万トンの船のブリッチでパイプをくわえている 家業をついで水産業の発展に努力したい 水産学校からおおきな汽船に乗り込んで暮らす 中学を卒業したら船で男らしく働いている 外国航路の汽船で毎日を過ごせたらと思っている 中学を卒業したら船に乗って男性的働きをする 大きな船の機関長。真っ黒になって機械を廻している おおきな汽船の船長になって太平洋を横断している</p>
<p>②大島小学校 昭和 45 年度卒業生（昭和 33 年生）男 68 名</p> <p>大きい漁船に乗ってたくさん魚を取っているだろう 船長になって広い太平洋で魚を取っている 世界一大きな貨客船の船長になって世界中の港を巡っているだろう 世界一のタンカーに乗って国々を廻って日本のために働いている 十数万トンの船で世界一周をしているだろう 外国航路の船に乗り世界の各地を廻る 巡視船の船長になって漁船やタンカーなどを守っているだろう 船にのって荒波と戦っていることだろう 大型船に乗っておおきな魚をいっぱい取っている おおきな船の船長になって両親を喜ばせたい 貨物船の船長になり各港をまわり国々の言葉や生活を調べたい 世界一周をして南極や北極を探検したい 大商船の船長になって外国との取引のため世界をかけめぐっていることだろう 1 万トン位の母船の船長になって世界の海からいろいろの魚を取っているだろう 5 万トン位の鉄船に乗って機関長で機械を直している 10 万トン位の外国航路の船長になっているだろう 日本一の鉄船の船長になりアメリカ、オーストラリアの方に魚取りに行く 外国船の船長になっているだろう 南極観測船ふじよりおおきな船を造り南極観測に行く 250 トン以上の船長になって三大洋の漁場で活躍していることだろう 外国航路の船長になる 商船に乗って世界を巡りあるいている 大型漁船にのって七つの海をかけめぐっている 東京丸みたいなタンカーの船長になって世界の海をかけめぐっている 南洋なわの船に乗りまぐろをたくさんとって市場に水上げする</p>

(大島小学校 PTA「くぐなり」より)

表 21 大島中学校生徒進路表

進路と学校	昭和 43 年		昭和 48 年		昭和 62 年	
	男	女	計	男	女	計
気仙沼高校	14		14	6		6
気仙沼水産高校	34		34	11		11
鼎が浦高校		44	44	27	27	
津谷高校				1		1
気仙沼西高校						3
米谷高校				2		2
大船渡高校				2		2
畠山学園		11	11			
増子学園		2	2	15	15	
北上高校				1		1
職業訓練校	6		6	5		5
宮古海員学校						1
漁 船	17		17	3		3
関東方面	2	9	11			
近県就職		2	2			
就 職				6		6
家事従事	1		1	1		1
未 定		1	1			

(大島中学校 PTA 広報を基に作成)



写真 16 操舵する航海士

この年、中卒で乗船した人は 17 人であったが、水産高校進学者 34 人は高校で漁労の基礎を学び、卒業後は殆ど全員が船員として就職していた。昭和 35 (1960) 年から大島地区社会福祉協議会では、毎年 3

月末に新たに漁船員となった卒業生を招待して激励会を開いていた。

毎年 20、30 人位を招待し、茶菓や記念品を贈り、新しい船出に祝福と激励をしていたが、昭和 50 (1975) 年代になると該当者が少数となったので、この行事は廃止された。

平成 28 (2016) 年 10 月 23 日三陸新報に「未来へ馳せる将来の夢」として、大島中学校生徒 (男 9 名・女 4 名) の短文が掲載されていた。男の希望を読んでもみると、漁船漁業への希望を書いたのは一人だけであった。「漁師になることが夢です。祖父の仕事を引き継ぎ、気仙沼の漁業を次の世代へとつないでいきたいと思います。」(菅原賢人)

祖父の仕事を通して、大島の伝統の漁業を受け継ぐ堅実な決意であった。激動の中の遠洋漁業が後継者不足で危機的状況にあるとき、若い芽が大きく育つことを希うものである。

2) 船頭の職務

遠洋漁業が主要産業であった大島は、昔から多くの船頭を輩出した。船頭は船主経営者から船とともに経営者の命運をかけて操業を委任され、それに答えるべく乗組員を指揮する立場の人なのである。すぐれた経験と勘により漁場選択をして、大漁をして経営者は勿論船員や地域の人たちからも名船頭として、その名を今に伝えられている人も多い。大島においては、船頭は漁船員の最高の職位で「船頭さま」と尊称され、男の子にとっては小さいときからの憧れの職種であった。

昭和 35 (1960) 年度大島小学校卒業生が書いた将来の「夢と希望」の中にも、そうしたことが書かれている。男子 76 名中 31 人が船員を希望し、船頭・船長志望も 7 人もある。大島の男の子たちは漁船員の父や兄の活躍ぶりを聞き、見知らぬ外国の話やお土産をもらって成長する。彼等は、小さいときから海へ憧れと夢を抱いて育つのであった。

船頭は経営者から任命される。その選任方法は多様である。一般的に、次の方法が行われている。

- ①前・元船頭、船長などからの推せん
- ②乗船船員からの推挙
- ③船員団体や他船からの情報で交渉して契約

一船の最高責任者である船頭の職務は、多岐多様にわたる。船長・機関長等の法定職員とは異なり、船舶職員法に職務権限の定めはない。その職位・職務は和船時代から創設され、長い伝統を持

つ職制であった。職務内容も時代によって変化があるが、今日の船頭職の内容を観察してみると、次のような業務が行われているようである。

表 22 地区別幹部船員調 昭和 30 年

地区名	船頭	船長	機関長	通信士	船舶職員免状		
					甲 2	乙 1	乙 2
崎 浜	9	2	1			4	11
要 害	3	2	2	1		2	5
浅 根	4	4	4	1		9	3
長 崎	3	7	3	1		15	4
高 井	1		2	3	1	2	1
廻 館	1	1	1			3	2
田 尻	2	4	2	1		3	3
浦の浜	3	2	2	2		3	3
磯 草	2	1	2	1		8	3
外 浜	1	1				2	1
新王平	1	2				2	4
亀 山							
合 計	30	26	19	10	1	53	40

(大島郷土誌刊行委員会の調査を基に作成)

- ①必要とする法定職員をはじめ、一般船員の充足
- ②船体・船具・漁具などの整備
- ③燃料・食料・消耗品などの仕込み
- ④船内職制の任免（水夫長・冷凍長・厨房長・おやじ・二番口など）
- ⑤参詣、出船行事の計画と執行
- ⑥操業地の選定、航海計画
- ⑦操業と航海日程の計画
- ⑧水上げや入港の計画
- ⑨船員の給与や待遇の改善に関する事項

こうした多様で重要な職務は法的に規定されたものでなく、安全航海と船内融和や大漁を希求するための責任

者の業務として、伝統的に形成されたものである。これらの業務は船頭の個人的な判断で執行される面もあるが、経営者や船内役職者との協議で執行される面も多い。

船頭は実力と意欲があれば、誰でもなれる職制であった。大島は昔から優秀な船頭を輩出する地域として近隣に知られていた。昭和 30（1955）年調では船頭 30 人、船長 26 人があり、それ以後も若手の船長、船頭が増えていった（表 22）。平成 3（1991）年に大島海友会が計画した、「涙の松由来碑」建設に寄付金した大島出身船頭は、表 23 のとおりで 71 人を数える。これらの船頭たちが乗船した船籍は表 23 のとおりで、全国主要漁港にわたっていることが分かる。

3) 憧れの船頭職へ

大島では、大島尋常小学校（6 年制）や高等小学校（2 年制）を卒業した男子生徒の 7、8 割は卒業と同時に漁船員となった。新人の少年船員は「かしき」の職を与

表 23 大島出身船頭名簿

(平成 3 年)

船籍地	船名	船頭氏名	船籍地	船名	船頭氏名
気仙沼	第 3 光洋丸	前川 栄	唐桑	第 8 日興丸	佐藤信也
〃	第 52 海形丸	三浦左一	塩釜	第 28 福吉丸	村上 勲
〃	第 1 昭福丸	小野寺剛	〃	第 55 大吉丸	菊田勝男
〃	第 8 千代丸	小野寺笑夫	〃	第 78 漁安丸	村上正人
〃	第 20 千代丸	小野寺智和雄	〃	第 51 松丸	鈴木英雄
〃	第 1 幸栄丸	村上千秋	〃	第 18 大吉丸	小野寺忠藏
〃	第 3 幸栄丸	村上 実	〃	第 55 福吉丸	小野寺力夫
〃	第 1 長功丸	菊池忠市	〃	第 55 大林丸	三浦孝雄
〃	第 8 精良丸	菊池文定	福島	第 38 福陽丸	村上良喜
〃	第 78 長功丸	畠山昌行	〃	第 55 大徳丸	村上善夫
〃	第 80 長功丸	菊池武人	〃	第 58 千歳丸	小野寺剛
〃	第 8 大功丸	山口富士雄	〃	第 31 長久丸	村上晴男
〃	第 6 漁吉丸	畠山 剛	〃	第 38 三王丸	菊田紀三郎
〃	第 11 精良丸	畠山 勝	〃	第 51 辰巳丸	小松忠夫
〃	第 67 千代丸	村上忠夫	〃	第 35 大陽丸	白幡祐城
〃	第 2 大功丸	小野寺一	北海道	第 13 金勢丸	小野寺国雄
〃	第 3 千鳥丸	菅原利明	〃	第 37 春日丸	津島輝哉
〃	第 78 健勝丸	小松 豊	〃	第 27 春日丸	津島芳郎
〃	第 28 昭福丸	小野寺亨	〃	第 35 瑞宝丸	村上友雄
〃	第 38 精良丸	小松貞夫	岩手	徳運丸	柴田富士男
〃	第 20 千鳥丸	菊田勝行	〃	第 58 欣栄丸	村上勝義
〃	第 1 勇漁丸	小野寺正男	富山	富山丸	小山力男
〃	第 3 千代丸	小野寺久義	〃	第 35 美登丸	伊東文雄
唐桑	第 68 福洋丸	村上勝彦	〃	第 1 富山丸	村上昭太郎
〃	第 38 日之出丸	村上 敏	和歌山	第 15 宮浦丸	村上貞勝
〃	第 28 恵比寿丸	津島 力	〃	宮浦丸	村上 均
〃	第 68 天佑丸	谷井正芳	茨城	第 36 鹿島丸	小野寺賢一
〃	第 3 大和丸	小野寺良一	インドネシア	ルシャン 5	村上芳太郎
〃	第 6 天佑丸	三浦 照	〃	28 ソロタイ	水上俊文
〃	第 1 日興丸	村上文夫			白幡房雄
〃	第 18 大和丸	熊谷和男			小松富一
〃	第 31 八幡丸	三浦富雄			伊東輝雄
〃	第 88 福洋丸	白幡勝保			村上 昱
〃	第 88 福德丸	水上勝義			千葉 実
〃	第 3 福德丸	菅原和人			
〃	第 51 大喜丸	菅原 宏			
〃	第 28 八幡丸	村上 平			

(大島海友会『航跡二十年』を基に作成)



写真 17 家族手作りの料理で



写真 18 面会の家族と食事

えられ、船内の食事の調理に従事するしきたりであった。

昭和 40 (1965) 年代の労働協約時代になると「かしき」は「司厨長」、「厨房長」と呼ばれるようになり、かつてのかしき時代とは異なった職名と待遇となってきた。変革は、そのほかの職制にも及び、和船時代の職制であった「おやじ」や「二番口」なども廃止された。

こうした新しい職制の下で、船頭職を志望する人たちは、どのようなコースを歩んだであろうか。本項では、大島出身船頭 10 人の初乗りから船頭までのコースを検証することとした。

任意に選んだ 10 人の船頭たちに協力をしてもらって、船頭までの職歴を一覧表にしたのが表 24 である。



写真 19 船橋に立つ菊池船頭

①初乗り年齢

中学卒と高校卒では年齢が異なるが、本人申告のとおりとした。

②海技免状取得

船頭職には免状の必要がないが、その前段階の水夫長や航海士として働き智識と経験を積むため、可能な限り早期に海技試験を受験している。10 人のうち 5 人は、20～23 歳の間に「乙 2」を取得し、その後も勉学して 30 歳前には、8 人が「乙 1」を取得している。

受験にあたっては下船して講習を受ける方法もあるが、多くの人たちは航海中、暇をみては参考書で学習して受験したという。ある船頭は、「先輩船頭から赤ペンに入った参考書を貰ってそれで勉強した。私も次の人にそれを譲って喜ばれた」と言っていた。

表 24 船頭職歴年齢表

(平成 28 年)

番号	生年	初乗年齢	航海士	甲板長	機関士	船長	機関長	船頭	乙 2	乙 1	乙 長	甲 2	退職年齢	船頭年数
1	昭和 3	18	26	28		33		37	21	23	31		55	18
2		5	17			23		24		19			34	10
3		7	18	27		30		32	20	24			61	30
4		10	20			24		27		22			63	36
5		11	18			27		32	22	23		25	59	28
6		12	16	23				27					57	30
7		12	16			31		41	23	27			60	19
8		16	18		18		28	31	20	27			63	33
9		17	18	20		22		23					55	33
10		19	19	22		25		32		22			60	28

・生年年号は昭和。数字はその職歴就任時の年齢(歳)を表す
 ・退職年齢は退職時の年齢。船頭年数は船頭通算年数(年)を表す

漁船での必要免状は「乙2」程度であったが、さらに勉強して「乙長」や「甲2」などの上級免状を取得した人もある。

大島での上級海技免状取得者

- ・昭和39年 水上英敏（長崎） 甲種船長
- ・昭和44年 小野寺哲夫（高井） 甲種機関長
- ・昭和49年 村上秀志（長崎） 甲種船長

（当研究グループによる聞き取り）

③航海士または甲板長

5人が20歳代に経験している。

④船長または機関長

20歳代で船長または機関長となった人は6人である。

⑤船頭就任年齢

- ・20歳代——4人
- ・30歳代——5人
- ・40歳代——1人

⑥船長または機関長経験後の期間

- ・船長経験0年 ——1人
- ・船長経験1年 ——2人
- ・船長経験2～4年 ——5人
- ・船長経験5～10年 ——2人

船長経験がなく航海士から船頭となった人は1人である。その他は船長や機関長などの法定職を経験して船頭となっている。

⑦退職年齢

- ・ケース2の34歳船頭の退職は陸上勤務会社創設のため。
- ・55歳～59歳退職者——4人
- ・60歳以上での退職者——5人
- ・半数の人は55歳定年後60歳代まで乗船していた。

表24により、10人の船頭のコースを図表にしてみた（図5）。この図でわかるように、ケース8の船頭は機関士出身の船頭であった。航海士や船長の資格がなくても、船頭になれることを示した事例である。

こうしてみると船頭への道は一様ではなく、さまざまなコースがあり、それは若い時からの努力と経験によって獲得した職制であると結論づけることができよう。しかし、昨今大島でも

中学	甲板員	甲板長	航海士	船長	船頭
高校	機関員	機関士	操機長	機関長	
養成所	免状		乙1・乙2・甲1		
	船員				

図4 幹部船員職歴図

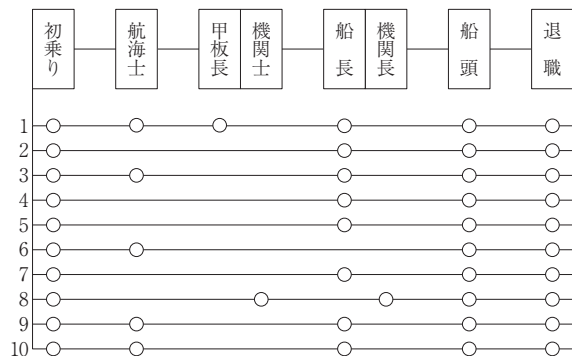


図5 船頭コース表

若手船員希望者が激減し、気仙沼地方の遠洋漁業界をリードしてきた船頭がなくなりつつある。

⑧ 菊池船頭の航跡

終戦直後の昭和 24 (1949) 年、水産高校を卒業してすぐ乗船し、かしきから出発した菊池文定船頭の経歴を辿ってみることとする。

初乗りは、福島のカツオ船海津見丸で、50 人もの炊事に追われる日々であった。そうした中で、参考書を開いて勉強し、翌 25 (1950) 年に丙種船長免許を取得した。同 27 (1952) 年に乙種二等航海士を取得し、地元前川漁業の栄丸に乗船する。

昭和 30 (1955) 年、新船大功丸 (村田水産) に移り、船長となったが 3 航海日に体調を崩し、気仙沼に戻ると有栄丸 (福島県) の船長として乗船し、その後、乙種船長免許を取得した。

昭和 31 (1956) 年、気仙沼畠山水産の第 7 精良丸から声がかかり二等航海士として乗船した。当時漁場の制限もない時代で、インド洋へ向かい約 3 ヶ月で満船して母港へ水揚げする時代であった。その後、同社では、10 号・12 号精良丸を造船し船長として迎えられた。その後、12 号の船頭として抜擢された。菊池船頭 31 歳のときであった。初船頭の成果は 2 ヶ月で 800 万円の水揚げという当時の平均水準より遥かに高い水揚げ記録で、順調なスタートであった。

以後、会社は 8 号・35 号・38 号の新船を建造したが、いずれも菊池船頭が操業指揮をしていた。8 号精良丸初航海では、西経まで進出しミナマガロ 40 トンを積んで帰港し、航海日数 9 ヶ月半、水揚げ全額 4 億 3 千 5 百万円という記録的な漁獲で、新聞でも大きく報道されたほどであった。35 号・38 号時代も、いつも 3 億円を超す水揚げをして、各船から注目されていた。

こうした特出した水揚げ成績には、船の装備や漁具の充実などがあげられるが、その他に菊池船頭が乗組員の結束を大事にしていることがあげられる。操業中は、一人一人の船員に目配りをし安全操業を第一に心がけ、そのため 40 年間、無事故で終えることができたと話している。

また、人の和を大切にし、入港して水揚げが済むとゆっくり休養の日数を取り、家事を整理し家族と団欒する時間を多くするよう配慮していた。清水港などに入港して家族が面会に来ると、バスを仕立てて観光させたりしたとのことである。

昭和 32 (1957) 年以来、畠山水産精良丸一筋に働いてきた菊池船頭にも定年の年がやってきた。平成 4 (1992) 年、62 歳を以って退職した。46 年にも及ぶ長い航海の人生であった。

退職して特技を生かして、回航員やオブザーバーとして活躍したり、大島海友会の会長や老人クラブ活動に参加したりするなど、地域に奉仕する活動を続けていた。

こうして長い間遠洋漁業に尽力した功績が認められて、平成 12 (2000) 年 11 月に「勲七等青色桐葉章」に叙せられた。大島地区ではこの栄誉を称え地区をあげて祝福して、盛大に祝賀会を行った (写真 17~21)。



写真 20 母港出港



写真 21 水揚げ終わって



写真 22 菊池文定船頭（2016年9月撮影）

9. 大島海友会

漁船員 OB の組織である海友会は、昭和 40（1965）年に発会した団体である。そのころ気仙沼船員組合が主催して、気仙沼周辺地区で「海の先輩を囲む懇親会」を開いたのが母体となり、昭和 46（1971）年に、唐桑地区に「唐桑海友会」が誕生した。

大島で、「海の先輩を囲む懇親会」（船員組合主催）が開かれたのは、昭和 46（1971）年 10 月 30 日で、旅館明海荘（長崎）で 60 人が参加し、現役時代の思い出話や今後継続するための組織化の話も検討された。

こうしたことから、白幡千三郎（長崎）・小野寺勁（高井）らが中心となって「気仙沼海員組合」と、「唐桑海友会」から指導を受けながら大島海友会組織化への準備を進めていた。

大島海友会の創立総会は、昭和 48（1973）年 10 月、旅館亀山荘で開かれ 70 名の会員が参加した。総会は準備委員長より設立の趣旨や会則・事業計画・役員選出などが提案され、いずれも満場一致で承認され「大島海友会」が正式に発足したのである。このとき選出された役員は、次のとおりである。

大島海友会役員名簿（昭和 49～51 年度）

会長	白幡千三郎	副会長	小野寺栄蔵	津島岩雄		
理事	小野寺誠喜	村上吉郎	小野寺清一郎	村上松三郎	村上留三郎	
	菅原恵吉	村上泰蔵	熊谷由三郎	白幡芳雄	千葉寅之進	
	小野寺貢	監事	小松 勝	小野寺栄蔵		
事務局	小野寺勁	菅原友太郎				

（大島海友会『航跡二十年』）

このとき制定された会則には、目的・事業内容・役員などを、次のように規定している。

大島海友会会則（抄）

（目的） 第 2 条 本会は会員相互の親睦を図り、当市水産業の発展に寄与することを目的とする。

（事業） 第 3 条 本会は前条を達成するため次の事業を行なう。

1. 会員相互の親睦をはかるための事業
2. 優位な後継者育成のための事業
3. 関係機関並びに関係団体との連携
4. その他本会の目的達成に必要な事業

（組織） 第 5 条 本会は当市出身者にして、かつて水産業に従事し本会の目的に賛同するものを以って組織する。

第 6 条 会員の資格を次のとおりとする。

1. 正会員 元船員

2. 準会員 本会の目的に賛同する者

(役員) 第 10 条 本会に次の役員を置く。

1. 理事 17 名
2. 監事 2 名
3. 会計 1 名

会長 1 名、副会長 2 名は理事の互選とする。

(以下省略)

(大島海友会『航跡二十年』)

こうして発足した大島海友会は、組織の定例行事や親睦行事などの他に地域社会への奉仕活動などにも活動の場を広げ、活発な事業を展開している。同会が創立 20 周年記念に刊行した『航跡二十年』(平成 3 年刊行)の中から、主要活動を抄出してみることにする。

大島海友会のあゆみ

- 昭和 49 年 (1974) 漁船保険法、海員法改正の要点講話
- 昭和 51 年 (1976) 小型船舶海難防止講習会
- 昭和 52 年 (1977) 唐桑海友会との第 1 回交流会 (からくわ荘)、以後持ち廻りで開催
- 昭和 53 年 (1978) 大島・唐桑海友会交流会 (大島会場) 講話「2 百海里と漁業」
- 昭和 54 年 (1979) 映画「男たちの海」鑑賞
- 昭和 55 年 (1980) 研修旅行。志津川湾銀鮭養殖場
- 昭和 56 年 (1981) 創立 10 周年記念会、会員表彰、『航跡十年』刊行、気仙沼市海難慰霊祭
参列、気仙沼市より「船員結婚相談員」に 9 人委嘱。
- 昭和 57 年 (1982) 気仙沼市より活動助成金 10 万円交付 (以後毎年)
- 昭和 58 年 (1983) 海難遺児支援チャリティーコンサート
- 昭和 60 年 (1985) 会員 113 人。定期総会 94 人出席
- 昭和 61 年 (1986) 講話「船員の結婚問題」
全日海 OB 会に村上優副会長出席
全日本海員組合より 5 万 6 千円の助成金交付
- 平成 元年 (1989) 第 18 回定期総会、20 周年記念事業計画
記念誌の発行と涙の松由来碑建立を計画
- 平成 2 年 (1990) 20 周年記念事業の募金開始、実行委員会の組織、由来碑場所、碑文選定
計画、工事契約
- 平成 3 年 (1991) 由来碑工事、記念誌編集 6 月 8 日 定期総会 (公民館)、涙の松由来碑
除幕式 (亀山頂上)、記念誌『航跡二十年』刊行、
創立 20 周年記念式、祝賀会、会員表彰、感謝状贈呈式、祝宴

(大島海友会『航跡二十年』)

1) 海友会の活動

海友会は退役漁船員の親睦団体として出発し、研修旅行や情報交換などの行事を行っていたが、平成 3 (1991) 年の結成 20 周年記念事業として、「涙の松由来碑」建立事業を行った頃から、地域社会への奉仕活動を積極的に行うようになった。主要な活動について列記することとする。



写真 23 記念誌『航跡二十年』

(1) 十八鳴浜の清掃作業

国の天然記念物指定の十八鳴浜に海からのゴミが漂着して散乱しているのを見て、観光関係者ととも小舟を出し漂流物を集めて搬出する活動を行っている。

(2) つばきマラソンの支援活動

毎年春に行われるつばきマラソンでは、参加選手に船員が伝承しているマグロの「かぶと焼き」を提供して感謝されている。

(3) 公民館まつり・地区花火大会での「かぶと焼き」奉仕

毎年夏に行われる浦の浜花火大会、秋の公民館まつりにも特技の「かぶと焼き」を提供してイベントを盛り上げている。

(4) 大島開発総合センターの指定管理業務を担当

気仙沼市より委託を受けて、大島開発総合センターの管理を担当している。会員で当番を編成し、日中から夜間まで輪番で常駐し、施設の管理と利用指導を行っている。

(5) 研修旅行の実施

見聞を広め、交流を深めるため研修旅行を実施している。

(6) 海難遺児の支援活動

海難遺児を励ますためイベントのときに募金を行って、資金団体に寄付している。

【参考文献・資料】

- 石田好教 1978『日本漁民史』三一書房
 NHK 産業科学部 1985『証言・日本漁業戦後史』日本放送出版協会
 大島海友会 1991『航跡二十年』大島海友会
 大島地区老人クラブ連合会 1976『島に生きる』大島公民館
 熊谷大海 2006～2017『みなと便り』みなと倶楽部編集室
 気仙沼漁業協同組合 1985『気仙沼漁業協同組合史』気仙沼漁業協同組合
 小松宗夫 1974『海鳴りの記』宮城県北部鰹鮪漁業組合
 三陸新報社 1965～2017『回顧この一年』三陸新報社
 庄司東助 1983『日本の漁業問題』農山漁村文化協会
 玉谷誠一 2004『漁船のはなし』三陸新報社
 田山準一 1982『続マグロの話』共立出版
 東京水産大学 1981『マグロ』成山堂書店
 長崎福三 1971『狭い海』東京大学出版会
 中村隆一郎 1993『常民の戦争と海』東方出版
 農林統計協会 1981『漁業白書』農林統計協会
 百周年記念事業委員会 1973『海原ひろく』大島小学校父母教師会
 平沢豊 1981『日本の漁業』日本放送出版協会
 百周年記念事業委員会 1973『海原ひろく』大島小学校父母教師会
 宮城県 1954『標本調査による漁家の経済構造』宮城県調査課
 明治学院大学 1993『野外地域研究報告書』明治学院大学教育学部

- 吉田昇 2006『思い出の操業日記』みなと倶楽部編集室
 大島漁協文庫所蔵 1946「遠洋漁業者組合文書綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 1950「宝幸丸関係綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 1951～1953「新山丸関係綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 1954「拓洋丸関係綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 2012・2017「船舶職員養成講習会・臨時試験綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 2015「海員組合関係綴」【震災】
 大島漁協文庫所蔵 「大島村遠洋漁業者組合関係綴」
 大島漁協文庫所蔵 昭和24(1949)～25(1950)年「船舶職員養成講座関係書類綴」
 大島村役場文書 No.171 昭和26(1951)年「宝幸丸関係綴」
 大島村役場文書 No.173 昭和26(1951)年～28(1953)年「新山丸関係綴」
 大島村役場文書 「共勝丸関係綴」
 大島小学校父母教師会 1968～2017 機関紙「くぐなり」
 三陸新報社 1965～2017 三陸新報遠洋漁業関係記事切抜
 水産事情調査所 1951「宮城県気仙沼港を根拠地とするカツオ釣漁業における労働関係実態報告」
 【震災救出】は震災救出資料
- *写真1～22は菊池文定氏所蔵