

## 6. おわりに

### 千葉 勝衛

#### 1. 和船時代末期の不況

明治初期の大島の遠洋漁業は、概ね藩政時代の慣習を継承しておこなわれていたものと推測される。その後、明治新政府の殖産興業政策が地方の産業に大きく影響を与えるようになると、当地方の漁船漁業も徐々に変化していった。

その一つに経営資金の問題がある。農地や山林を所有する船主たちは、漁船経営資金を自己資金で経営することが可能であったが、気仙沼方面の間屋筋から、船と経営資金を借りて漁船経営をしていた船頭、船元たちの中には、安易に借入したり、問屋依存の放漫な経営を続けた結果、多大の負債を抱えて経営中止に追い込まれた人たちが多かった。

その結果、土地や建物などの財産が村外の債権者に移る悲劇が起こったのであった。こうした事態を憂慮した菅原村長は、大正7（1918）年、自治会に「他町村ニ本村ノ土地、建物ヲ売却スルコトヲ防グ」ようにと提案していた。

こうした事態の根底には、村内に経営資金の弱体化があるとして、大正8（1919）年に「安定資本造成法」を提案し、すべての家庭で冗費を節約し、副業をおこなって金穀を貯蓄せよと指導した。

こうした村長の指導も村民から理解や協力を得ることなく、旧態依然とした生活や経営が続き、その上、社会的な不況や津波災害なども重なり、村民の生活も村財政も困窮化していった。

特に、明治40（1907）年代以降は、不漁と不景気が重なり、問屋資本に依存していた船元たちは多大の借財を背負って倒産が続出し、明治43（1910）年には藩政時代から続いた漁船経営者も経営中止になるなど不況は深刻化していった。

和船時代終末期の大島の不況の全容を十分明らかにすることはできなかったが、集めた資料から推定して、その一部を提示することができた。

#### 2. 和船時代の終焉

今回の研究で、かつて和船経営をした家を訪ねてみると、経営資料や遺物などは殆どなく、経営に失敗して財産を減らした苦労話を多く聞かされた。

明治40（1907）年に気仙沼地方にも機械船が導入され、資金のある問屋や経営者は、新しい文明の象徴でもある機械船へと移行していったが、和船経営に失敗した大島の船元たちは、起業意欲を失い、煙を上げて自走する機械船を羨望の眼で眺めるだけであった。

大正初期に機関士免状を取得し、気仙沼町の漁船華洋丸の機関士として来町した、岩手県大槌村出身の前川稲四郎（明治29年生）は、昭和24（1949）年、大島公民館での「大島の遠洋漁業を語る座談会」で、次のような発言をしていた。

わたしは大正初期に大島の繁昌ぶりに憧れて大島にやってきた。しかし、和船時代が過ぎ大資本が必要になって来ると、唐桑の合理的経営に引き替え、大島流儀の経営が続き衰微の一途を辿っていった。

(小野寺昭一「教職員組合研究レポート」)

明治中期には、大島の漁民たちは和船で大船渡・大槌・宮古方面まで進出し、サメ網漁法を指導したりして勤勉で、先進的な活躍が気仙沿岸でも評判となっていたのであった。若い前川は大島漁民の活躍に憧れて大島に移住したが、来てみると、志を持つ企業家も船もなく、停滞ムードの大島の現実に失望したと述べていた。

大島の機械船第1号は、祥海丸(20トン・小野寺菊左衛門所有)であったが、その後、旧船主経営者たちで資金のある人たちは、機械船の導入を行い、大正5年(1916)頃には2隻の機械船が走り、一方手漕ぎ和船は順次廃止され、大島で大型和船が役場統計表から姿を消したのは大正6(1917)年であった。

### 3. 菅原村長の幹部職員養成奨励

明治39(1906)年、静岡県ではじまった漁船の機械化は、たちまち気仙沼地方にも伝わり、同じ年に気仙沼町の宮井常蔵が、「早池峰丸(15トン)」に機械を入れて走らせたのが、当地方の機械化のはじまりとされている。

明治42(1909)年に、はじめて村長に就任した菅原熊治郎村長も機械船に関心を持ち、同44(1911)年に、機関製造会社の上野鉄工所と月島製作所に機械説明書の送付を依頼している。

こうして全国的に漁船の機械化が急速に進行していったが、機械の操作や船の操船には、専門的知識と熟練した技能を持つ技術者が必要となってきた。これに対応するため県や漁業団体では、養成講習会を年2回程度開催するようになった。

養成講習会の通知が役場に入ると、菅原村長は自らガリ版を切って村内に広告し、各区長にも文書を発送して、若い船員の受講を奨めた。さらに受講者には、漁業組合から10円の補助金を支給(大正7年から30円)することとしたので、志願者が殺到し定員外は不許可になるほどであった。

講習は機関科と、航海科別に約1ヶ月位の座学と2ヶ月の実習が行われ、その後資格試験が行われた。合格した人には免許状が与えられ、漁船の船長、機関長として乗船して操船、操業にあたるのである。こうして、大島からも毎年5、6人の船長、機関長が合格し、各地の船の幹部として活躍するようになった。

この資格試験は、高度の専門的学力を必要とするもので、小学校卒業の学力ではかなり難関なものであった。幹部船員を目指す船員は、航海中や沖でも暇を惜しんで参考書を読んで試験に備えていた。合格すると赤ペンの入った参考書は、後輩に引き継がれるようになり、勤勉に学習して幹部をめざすことが伝統となっていった。

受講生の中には、さらに上位の免状をめざして努力する人もでてきた。昭和初期には遂に甲種船長の合格者がでてきた。小松喜蔵(浦の浜)・小野寺栄蔵(高井)は甲種船長に、村上屹(崎浜)は甲種機関長にと最高位免状を取得し、外国航路の大型船を操船するようになったのである。

戦後も、甲種船長・甲種機関長に何人かが合格して、ほかの地区からは「大島は優秀な船長、機関長が多く輩出するところ」と評価されるようになっていた。

これは菅原村長の指導の成果で、今日でもよき伝統として伝わっているのである。

菅原村長の施政で成功し、現在でも継承されている一つとして、この養成事業を見ることができよう。

#### 4. 漁船員の賃金改善指導

菅原村長の漁船員対策の一つに漁船員の賃金改善がある。漁船員の賃金は、藩政時代から「前貸し、歩合制」で、明治期も大正になっても経営者も漁船員も、何の不便も疑問もなく伝統的慣習を墨守していた。そのころの漁船の勘定は漁期末に行われ、その間の4、5ヶ月の生活費などは、盆遣い・詰め遣い（正月）・入港小遣いなどの名目で、必要に応じて船元や船頭から借りられる仕組みであった。

このほか不時の入院・造作・税金・学費なども、船元から借りることができた。これらの借入金には漁期末の勘定で精算するのであるが、安易に前借りをしてその結果、配当金より前借り金が多くなり赤字清算となる。赤字の人は当期の支給はなく、次期漁期に返納することでまた乗船するのであった。

このように家計にとって不安定で弊害の多い前貸し制度の廃止などを含めた船員賃金の改善も、菅原村長の大きな課題であった。村長は大正から昭和にかけて、これの改善のために漁船・建網経営者と船頭・船長を集めて指導をしていた。

その主点は、勘定は航海ごとに行うこと、前貸し制度は弊害が多いので廃止すること、漁船員賃金は月給制とすることなどが、その主眼であった。

こうした会合は2、3度も開かれ、その度に協定事項を文章化して、経営者などに配布するのであるが、一向に改善の様子はなく、依然として昔からの歩合制での配分が行われていた。

戦後労働組合運動がさかんになり、労働者が主体となって賃金改善に臨むようになってきた。漁船でも唐桑や福島船、三崎港などではいち早く改善運動を起こして、部分的な改善が進行したが、気仙沼船では、昭和40年代まで歩合制が温存されていた。

気仙沼船が労働協約を締結したのは、昭和40（1965）年4月1日である。これにより藩政時代からの歩合制は完全に廃止され、漁船員の権利と労働価値を正当に評価する労働協約により、安定した賃金体制へと移行していったのである。

#### 5. 漁船建造事業

菅原村長には、長い間抱いていた課題があった。それは漁船建造事業である。大正7（1918）年頃から漁船建造プランをメモに書き、自治会に提案したりしていた。

昭和6（1931）年に大島村は、国から低利資金を借りて、それを村内の漁船経営者の小山文市に転貸して共栄丸（90トン）を建造させた。この船は、県内3番目の鉄鋼船で無線電信を装備した優秀船であった。進水後、操業に入るとたちまち好成績の水上げで、昭和8（1933）年には船元は、大漁カンバンを支給するほどの大漁をしていた。

この共栄丸の実績に刺激された菅原組合長は、昭和8（1933）年、漁業組合総代会に「本村ハ大型漁船建造ヲ急務トス」とし、2隻の漁船建造を提案した。建造資金は簡易保険局からの融資を受けるとして申し込んだところ「3割の滞納のある村には貸し出しはできない」と断られた。

その後、村長は県水産課・銀行・造船所などを毎日のように訪問して、融資と工事交渉をしたが成功しなかった。昭和10（1935）年に計画にメドが見ついたとして、その年の5月に新潟造船所との

間に正式契約を結ぶ運びとなった。船は「大新丸」（鉄鋼・133トン・270馬力）と命名し、同年12月に大島港に回港され、盛大な祝賀会が催された。

菅原村長は大新丸進水を祝し、「一村ノ興敗コノ船ニカカル」と漢詩を賦して祝った。大新丸は和船時代からの漁船経営者である村上清七に貸し出され、船頭・船長以下、大島の船員を乗船させて初航海に出航した。その後、順調に操業し、昭和12（1937）年7月にカツオ満船して、気仙沼港に入港の途中、濃霧のため針路を誤り、本吉郡歌津村の海岸に座礁する事故が発生した。

この座礁問題発生を機会に、菅原組合長の独断的運営を快しとしない一派は、組合長に不正経理の疑いありと警察に訴え、同月17日朝、組合長は警官に勾引されて留置されるという事件も発生し、村内は対立抗争の騒ぎとなった。

菅原組合長は50日に及ぶ取り調べを受けたが、会計経理に不正はなく容疑は晴れて放免された。組合長はこの騒動の責任をとって辞任したが、次期の村長選には当選して村長職を継続した。

この騒動の中、大新丸は静岡県榛原郡御前崎町（現御前崎市）に貸し出され、幹部船員7人を残し、ほかの船員を下船させて御前崎に向かい、同地で船員を補充して操業していたが、昭和14（1939）年12月12日の通信を最後に、連絡を絶った。大島漁協をはじめ、関係機関で懸命の捜索が続けられたが、遂に発見できず遭難確実となった。このこともまた、村内対立抗争の焦点となり、組合運営は混乱し、遂に県から職務管掌を受けることとなった。

その後、新役員が選出され再生組合がスタートし、小野寺讓平組合長のもとに再生へと進んだのであった。この大新丸の建造とその後の事件は、菅原村長も予想もしなかった方向へと発展し、めざす成果を結ばないまま、不幸な結末を迎えて終わったのである。

## 6. 徴用船の戦いのあと

大島の太平洋戦争での戦没者は、陸海軍々人は104人（内予備補習生10人）、船とともに徴用されて戦死した陸海軍々属は109人である。このように大島では、軍属の戦死者が多いのである。戦死した軍属の中には、徴兵検査前の17、8歳の少年船員も含まれていたのである。

徴用船の戦没者については、徴用船名や徴用年月日、任務や行動状況、戦死場所などが判然としない人が多く、未だに乗船々名や戦死場所が判明しない人もある。同じ船で徴用されて、監視業務中不幸にして戦死した同郷の戦友を失って帰還した人たちは、帰郷しても激しかった戦いの様子や戦死した戦友の最後を語ることはなかった。

しかし、戦後10年も過ぎた頃から、恒久平和を希求するために、あの不幸な戦いを記録する運動がはじまり、大島の従軍者たちも重い口を開き、ペンをとって戦争の現実を語り、書きはじめた。

これまで公表された戦争の手記は、「3. 機械船時代の夜明け」表25のように21編にも及んでいる。不明な徴用船の行動を知る資料として、今回調査した一部を提示した。

また、今回の研究で海軍関係の戦闘詳報や日誌の所在がわかり、一部を記録することができた。今後も資料を発掘して、徴用船の実態解明が進むことを期待するものである。

## 7. 遠洋漁業開拓と技術の伝承を

気仙沼地方で、昭和40（1965）年頃から遠洋漁船員の高齢化と、それに伴う乗員不足が叫ばれるようになり、関係機関で対策を講じたが状況は改善されることなく、いっそう深刻さを増していった。折からの減船政策とも重なり、高齢者や熟練の船員たちが続々と下船していったが、代わって

の新規学卒船員のなり手はなく、新規乗船者0名の年がしばらく続いていた。

大島でも平成3（1991）年に74人（海友会調）もいた船頭たちは、平成30（2018）年調べでは、その大部分は定年・離職などで下船し、現役で活躍している船頭は4名だけとなっていた。

昔から大島は、幹部船員を含めて優秀な漁船員を輩出してきた地区であったが、昭和50（1975）年頃から、その状況は急速に衰微し、現在では地区全体の現役漁船員は50人前後となってしまった。

かつて、大島の子どもたちは大きくなったら漁船で活躍する大きな夢を持って育ってきた。しかし、平成28（2016）年の三陸新報に掲載された大島中学校男子生徒8人の「将来の夢」では、一人だけが「漁師になることが夢です。祖父の仕事を継ぎ、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。」と述べていた。

気仙沼地方の学卒新規船員の乗船者は依然として皆無であったが、マグロ船に他府県から学卒船員が乗船した話題が新聞に載るようになってきた。

平成30（2018）年4月7日の三陸新報は、「新規学卒者に記念品」との見出しで、市内古町出身と、南三陸町出身の二人を紹介していた。この記事では震災後、新規学卒船員は100人を越えたと報じていた。

平成10（1998）年代からの深刻な船員不足では、遂に外国人船員の半分以上の混乗で操業を続けていて、歴史と伝統ある遠洋漁業の将来に不安の影をおとしていた。そうしたとき、大島中学校生徒の固い決心は、漁船漁業の発展に明るい希望を与えるものとなっている。

私どもの短い期間でまとめた大島の遠洋漁業の歴史の小論が、多くの人々に読まれ、若い人たちが一人でも多く伝統継承の志を振起することに、役立つことを念じているものである。

## 8. 今でも続く出船参詣

遠洋漁業における漁撈習俗と信仰の問題については、本報告書中の小野寺佑紀院生の論文で詳細に検証されている。特に注目すべきは、年間10回以上にも及ぶ参詣経費が、漁船経営の必要経費とされていたことである。安全航海も大漁も神仏の加護のお陰と、経営者も船員もその家族も一体となって信仰行事を行っていたのである。

昔から漁船漁業は「板子1枚下は地獄」と言われたように、常に危険を伴う仕事であった。そのため漁船員は勿論その家族も、常に身を正して神仏に加護を祈念していた。現在は船体も装備も格段に進歩し航海、操業に不安はなくなっているが、それでも船内にお船霊を祀り、出船参詣を欠かさないのである。浦の浜にある「水天宮さま」は、社殿もなく小さな祠が2つあるだけのお宮であるが、昔から船の参詣人の多く参拝する神さまであった。今でも月に2、3組の参詣のグループが見られるようである。

戦後、船頭船元制度がなくなり、神参詣の回数も減ってきたが、それでも今も大島神社から小さな祠の「水天宮さま」などへ漁船員と、その家族ら出船参詣に訪れる人が絶えない。和船時代の漁撈習俗は消滅したものも多いが、神仏への信仰は今でも継承されているのである。