

日本における捕鯨船乗組員の 居住地の分布とその規定要因

——南水洋捕鯨船団を例として——

元 田 茂 充

I はじめに

近代以降の日本漁業は沿岸から沖合、沖合から遠洋へと漁場を外延的に拡大させながら発展してきた。1897年の遠洋漁業奨励法の施行から第2次世界大戦前にかけての時期には、日本の漁船は政府の積極的な保護・奨励のもとで北洋や南洋といった遠洋漁場に進出した。しかし、第2次世界大戦で遠洋漁船の多くが失われたこと、さらには戦後のマッカーサーライン制定による操業海域の制限などの事情も重なって遠洋漁業は壊滅状態となった。1952年のマッカーサーライン撤廃を契機として、日本の遠洋漁業は再び発展しはじめ、1950年代から70年代半ばまでの期間は、戦前をしのぐ遠洋漁業の発展期となった。

遠洋漁業は〔マルハ⁽¹⁾〕(前〔大洋漁業〕、以下〔大洋〕と略称する)、〔日本水産〕(以下〔日水〕と略称する)、〔日魯漁業〕、〔極洋〕(前〔極洋捕鯨〕、以下〔極洋〕と略称する)、〔宝幸水産〕といった大手水産会社と、中小漁業資本などによって経営されている。このうち、戦後の遠洋漁業発展期における大手水産会社の操業形態は母船式漁業によって特徴づけられる。この漁業は缶詰・すり身・フィッシュミール・油脂などの製造設備を備えた母船と、付属の独航船や冷凍船・運搬船などによって構成された船団で操業するものである。主たる漁獲対象はカニ、マグロ、サケ、マス、スケソウダラ、カレイ類、クジラなどであった。

日本における母船式漁業は、1910年代から試験的な操業がなされていたが、事業として確立されたのは1920年代以降であった。まず、1921年に北洋において缶詰生産を行うカニ工船が操業を開始し、1929年には北洋でサケ・マス漁業の母船式操業が本格化した。その後1930年には、ベーリング海でフィッシュミールの生産を目的とする母船式底曳網漁業が開始された。さらに、1934年には〔日本捕鯨〕(〔日水〕捕鯨部門の前身)の捕鯨船団が南水洋へ出漁している。これに続いて1937年には〔大洋捕鯨〕(〔大洋〕捕鯨部門の前身)

が、1938年には〔極洋〕が、南水洋捕鯨を開始した。

戦後になると、国内の食糧難対策として、母船式捕鯨はいち早く1946年から再開された。さらに、1952年からは母船式マグロ漁業が、1956年からは北洋におけるカニ漁業、サケ・マス漁業、底曳網漁業の母船式操業が本格化することとなった。

しかし、こうした母船式漁業は、1970年代以降、漁業資源の枯渇や200カイリ問題などによる国際的な操業規制、石油危機以降の燃料油の高騰、それに伴う操業収支の悪化などの事情により、次第に操業規模が縮小されることとなった。そして、1980年代以降は、全ての母船式漁業の操業が中止されるに至った。

上述のごとく展開された母船式漁業は、戦前・戦後の遠洋漁業発展期においては日本漁業の花形とされていた⁽²⁾。しかしながら、母船式漁業についての研究は地理学はもとより、隣接諸科学の分野においても多くはない⁽³⁾。これは母船式漁業が比較的新しい種類の操業形態で、全体的に研究が立ち後れてきたためである⁽⁴⁾。さらにこれに加えて、母船式漁業の操業の全てが中止となり、今日では存在しない漁業であるということも影響している。

ところで、地理学の立場から漁業を構造的に捉えるためには、漁場・水揚地・根拠地・労働市場といった生産諸条件についての検討が必要となる⁽⁵⁾。本稿で取り上げる母船式漁業は操業規模が大きく、多数の労働力を必要とするため、母船式漁業の研究においては労働力の分析は重要な課題といえる。

漁業労働力に関する既往の研究によると、集団操業における漁船乗組員の居住地は特定の地域に分布することが多くみられ、それは乗組員間の地縁・血縁関係が作用しているものといわれている⁽⁶⁾。しかしながら、その研究対象として大手水産会社による母船式漁業の労働力を扱った事例は、管見の限り多いとはいえない⁽⁷⁾。

そこで本稿では、戦後の大手水産会社による母船式漁業のうち捕鯨を例として、捕鯨船（キャッチャーボート）の乗組員の居住地の分布についてみたうえで、その規定要因について検討していく。捕鯨を取り上げる理由は、同漁業が北洋のカニ漁業と並んで母船式漁業の代表的存在として捉えられるためである。また、母船式漁業では母船の方に関心が集まりがちであるが、実際の漁撈活動は別の船種によって行われており、母船式捕鯨では捕鯨船が漁撈活動の中心となっている。そこで、本稿では、特に捕鯨船の乗組員に注目して検討していく。

なお、資料としては主に〔大洋〕・〔日水〕の第11次南水洋捕鯨（1956年漁期）の捕鯨船乗組員名簿と、1957年の〔極洋〕労組の名簿を利用している。また、本稿で述べる漁業とは企業の沖合・遠洋漁業を指すものであって、沿岸

漁家的漁業は含まないものとする。

II 母船式捕鯨の概要

戦後展開された捕鯨業は、制度的には農林水産大臣の許可が必要な指定漁業とされている。これは操業形態や漁場などによって表1のように分類されるが、このうち母船式捕鯨、とりわけ南氷洋捕鯨がその主力となっていた⁽⁸⁾。

本研究で使用した資料は1950年代後半のものが中心であるが、この時期は遠洋漁業の戦後における開花期に相当している⁽⁹⁾。特に南氷洋捕鯨では、捕鯨船および船団が増強され、操業規模が拡大しはじめた時期であった。1956年には従来1船団ずつの出漁であった〔大洋〕・〔日水〕が、それぞれ2船団に増加した。また、これまで南氷洋捕鯨の操業許可が得られなかった〔極洋〕に対しても許可が与えられ、〔極洋〕はこの年から南氷洋捕鯨に本格的に復帰した⁽¹⁰⁾。

また、戦後の母船式捕鯨の特色としては、母船を所有する3社の操業に、戦後設立された〔日本近海捕鯨〕(後の〔日本捕鯨〕)や〔日東捕鯨〕といった大型捕鯨を専門とする水産会社が参加していた点が指摘できる。1956年の南氷

表1 戦後展開された捕鯨業の分類

名称		漁場	操業形態	捕獲対象鯨種
母船式捕鯨	南氷洋捕鯨	南緯40度以南の海域	鯨体処理と加工の設備を有する母船と、捕獲に従事する捕鯨船を中心に構成された船団で操業する。捕鯨船はもりづつを使用する。	ヒゲクジラ科 シロナガスクジラ
	北洋捕鯨	ベーリング海を含む北緯45度以北の太平洋の公海		ナガスクジラ ザトウクジラ イワシクジラ ミンククジラ
	小笠原捕鯨	小笠原諸島の周辺		ハクジラ科 マッコウクジラ
近海捕鯨	大型捕鯨	特に定義はされていない	陸上の鯨体処理場(事業所)を基地として、通常100t以上の動力漁船で、もりづつを使用する捕鯨。	ヒゲクジラ科 ミンククジラを除く鯨種 ハクジラ科 マッコウクジラ
	小型捕鯨	特に定義はされていない	陸上の鯨体処理場(事業所)を基地として、動力漁船で、もりづつを使用する捕鯨。	ヒゲクジラ科 ミンククジラ ハクジラ科 マッコウクジラを除く鯨種

(農林省農林経済局統計情報部編『漁業養殖業生産統計年報』をもとに作成)

洋捕鯨には、[大洋] 船団に [日本近海捕鯨]・[日東捕鯨] の捕鯨船および乗組員が参加していた。

南氷洋捕鯨における船団の規模・構成は、会社や時期によって異なる。1950年代中頃の船団は、母船を中心として捕鯨船、冷凍船、油槽船、運搬船など20隻程度、約1500名の乗組員によって構成され、それらが組織的に操業を展開していた(表2・図1)。

探鯨船は船団から先行し漁場調査を担当する船で、漁場に関する情報を母船に送る。母船は探鯨船や捕鯨船などから得られた情報に基づき、漁場の選定や捕獲目標頭数などの指示を捕鯨船に与え、いわば船団の頭脳の役割を果たしている。

一方、船団の手足となってクジラの捕獲を担当する捕鯨船は、1船団当たり10隻前後で構成されている。捕獲されたクジラは曳鯨船によって母船まで運ばれる。クジラは母船の甲板上に引き揚げられ、そこでだまかに解剖⁽¹¹⁾される。その後、骨や食品として適さない鯨肉は、母船内に設置されたボイラーに持ち込まれて鯨油に精製される。冷凍船では、母船から運搬された鯨肉を細かく整形し、冷凍・塩蔵する作業が行われる⁽¹²⁾。この船種は鯨油以外に鯨肉の生産を目的とした日本船団特有の船種で、外国の捕鯨船団にはみられないものである。油槽船は各船に燃料油を補給した後、母船で精製された鯨油を空にな

表2 1956年漁期における南氷洋捕鯨船団の構成 (単位:隻)

		母船	冷凍船	運搬船	油槽船	捕鯨船	曳鯨船	探鯨船	合計
会社名	小計								
	船団								
大洋漁業		2	5	11	2	15	4	2	41
	日新丸船団	1	2	6	1	9	2	1	22
	錦城丸船団	1	3	5	1	6	2	1	19
日本水産		2	4	9	2	19		2	38
	図南丸船団	1	2	5	1	11		1	21
	松島丸船団	1	2	4	1	8		1	17
極洋捕鯨		1	2	3	1	11		1	19
	第2極洋丸船団	1	2	3	1	11		1	19
合計		5	11	23	5	45	4	5	98

(大日本水産会発行『水産季刊』第4輯により作成)
注) [大洋] には大型捕鯨専門の会社である [日東捕鯨]・[日本近海捕鯨] の捕鯨船各1隻および乗組員が含まれる。

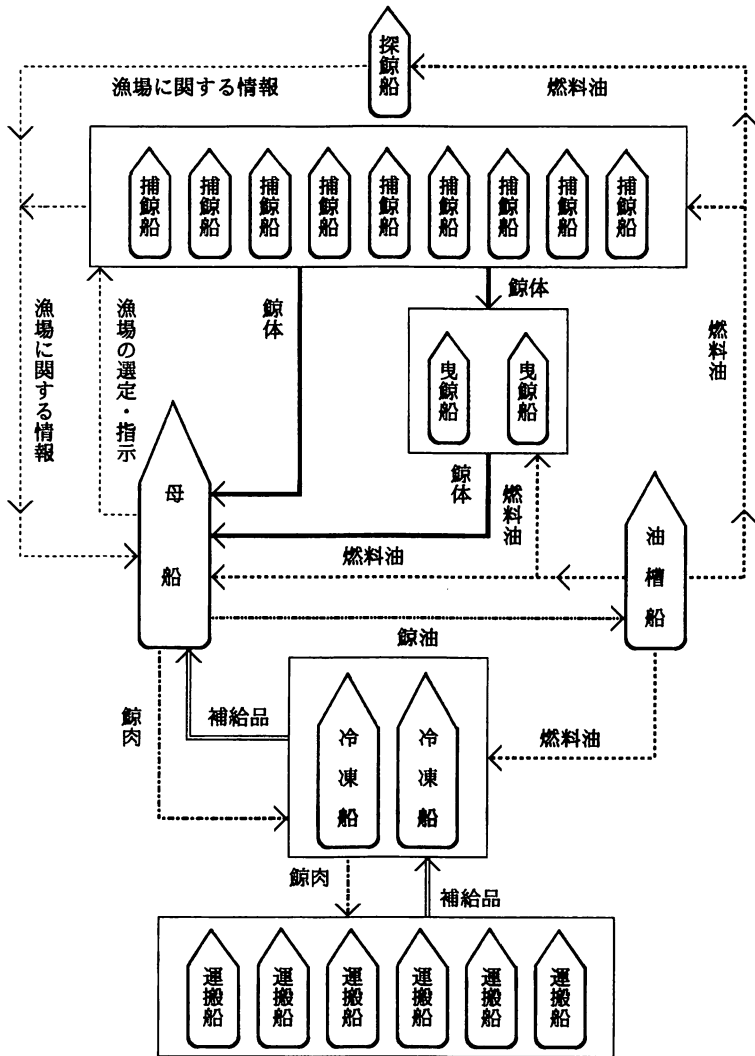


図1 南水洋捕鯨船団の構成 (1956年 [大洋漁業] 日新丸船団の場合)
 (大日本水産会発行『水産季刊』第4輯より作成)

ったタンクに積み込み、主要な鯨油市場であったヨーロッパ方面に向かった。仲積船ともよばれる運搬船は船団とは別に後発し、往路は日本からの補給物資を、復路では鯨肉を日本へ輸送するものである。

このなかで捕鯨船に注目すると、[大洋]は2船団に21隻(乗組員453名)、[日水]は2船団に19隻(乗組員421名)が付属している⁽¹³⁾。[極洋]

の場合は、出典となる資料が異なるため前出2社と同等には比較できないが、名簿の記載に従うと、捕鯨船20隻に対する乗組員数は380名となっている。

捕鯨船には1隻当たり約20名が乗船する。乗組員の構成は各船によって異なる。通常では船長・砲手・機関長・甲板長・操機長・通信長(士)がそれぞれ1名、航海士2名・機関士2名、甲板上の作業を担当する甲板部員4名、機関操作を担当する機関部員6名のほか、乗組員の食事を担当する司厨長・司厨員が各1名となっている。

Ⅲ 都道府県別にみた捕鯨船乗組員の居住地の分布

表3は[日水]・[大洋]の捕鯨船乗組員名簿と[極洋]の労組名簿から会社ごとの捕鯨船乗組員の居住地の分布を都道府県別に示したものである。

全体的な傾向としては、乗組員の分布がみられないのは岐阜県と奈良県のみで、乗組員はひろく全国的に分布している。しかしながら、その分布には偏りがみられ、特に宮城県・和歌山県・長崎県・高知県・山口県・神奈川県・東京都などに集中しており、上記の各都県にはそれぞれ50名以上の乗組員が居住している。このうち、和歌山県・長崎県・高知県・山口県では、明治期まで鯨組による捕鯨⁽¹⁴⁾が行われていた。さらに、鯨組による捕鯨が終了した後もこれらの県には、[日水]・[大洋]・[極洋]や、その母体となった数多くの捕鯨会社などの事業所(鯨体解剖処理場)が立地していた。また、近世の東北地方では捕鯨は行われなかったものの、近代以降は、特に宮城県に捕鯨会社の事業所の立地が集中していた。

会社別の乗組員の分布傾向を検討すると、[大洋]では宮城県の108名を頂点として、和歌山県、山口県、高知県、長崎県が上位を占めており、全体的な分布と一致した傾向を示している。上位5県の乗組員数を合計すると280名となり、[大洋]の乗組員総数453名の61.8%に達している。乗組員はこれら5県に集中しているほか、東京都・神奈川県・静岡県にも10名以上の分布がみられる。一方、28道府県では乗組員の分布が10名未満となっており、分布がみられない県は9県を数える。

[極洋]では宮城県の乗組員が97名と最多を数え、2位の和歌山県と3位の高知県がほぼ同数でこれに続いている。このほか5位には長崎県が位置し、これらの居住地上位の構成は[大洋]と類似している。ただし、[極洋]の4位には神奈川県が位置しており、[大洋]で3位であった山口県は、[極洋]の上位には含まれず、4名と極端に少なくなっている。これら上位5県の乗組員数が239名で、[極洋]乗組員総数380名の62.9%を占めることになる。このほか10名以上を数えるのは東京都・千葉県・福岡県である。乗組員数が10名未

表3 都道府県別捕鯨船乗組員の居住地の分布

都道府県	大洋漁業		極洋捕鯨		日本水産		合計	
	(人数)	(%)	(人数)	(%)	(人数)	(%)	(人数)	(%)
北海道	5	1.1	3	0.8	16	3.8	24	1.9
青森県	2	0.4			3	0.7	5	0.4
岩手県	5	1.1	4	1.1	11	2.6	20	1.6
宮城県	①108	23.8	①97	25.5	②43	10.2	①248	19.8
秋田県	3	0.7	4	1.1	2	0.5	9	0.7
山形県	2	0.4	4	1.1	6	1.4	12	1.0
福島県	3	0.7	2	0.5	3	0.7	8	0.6
茨城県	10	2.2	1	0.3	1	0.2	12	1.0
栃木県	3	0.7	4	1.1	2	0.5	9	0.7
群馬県	1	0.2					1	0.1
埼玉県			2	0.5	1	0.2	3	0.2
千葉県	5	1.1	11	2.9	15	3.6	31	2.5
東京都	17	3.8	18	4.7	⑤19	4.5	54	4.3
神奈川県	22	4.9	④30	7.9	7	1.7	59	4.7
新潟県	4	0.9	2	0.5	15	3.6	21	1.7
富山県	1	0.2	1	0.3	5	1.2	7	0.6
石川県	6	1.3	4	1.1	7	1.7	17	1.4
福井県	3	0.7			3	0.7	6	0.5
山梨県					3	0.7	3	0.2
長野県			6	1.6	1	0.2	7	0.6
岐阜県								
静岡県	11	2.4	7	1.8	8	1.9	26	2.1
愛知県			4	1.1	3	0.7	7	0.6
三重県	1	0.2	2	0.5	2	0.5	5	0.4
滋賀県			2	0.5	1	0.2	3	0.2
京都府	3	0.7	3	0.8	3	0.7	9	0.7
大阪府	4	0.9	7	1.8	15	3.6	26	2.1
兵庫県	9	2.0	3	0.8	13	3.1	25	2.0
奈良県								
和歌山県	②67	14.8	②47	12.4	8	1.9	②122	9.7
鳥取県					3	0.7	3	0.2
島根県	8	1.8	4	1.1	17	4.0	29	2.3
岡山県	2	0.4	1	0.3			3	0.2
広島県	7	1.5	8	2.1	16	3.8	31	2.5
山口県	③41	9.1	4	1.1	③24	5.7	⑤69	5.5
徳島県	4	0.9	2	0.5	1	0.2	7	0.6
香川県	5	1.1	3	0.8	8	1.9	16	1.3
愛媛県			3	0.8	7	1.7	10	0.8
高知県	④40	8.8	③46	12.1	15	3.6	④101	8.1
福岡県	6	1.3	10	2.6	④20	4.8	36	2.9
佐賀県	8	1.8	5	1.3	8	1.9	21	1.7
長崎県	⑤24	5.3	⑤19	5.0	①61	14.5	③104	8.3
熊本県	3	0.7	4	1.1	3	0.7	10	0.8
大分県	4	0.9			4	1.0	8	0.6
宮崎県	2	0.4	1	0.3	10	2.4	13	1.0
鹿児島県	4	0.9	2	0.5	8	1.9	14	1.1
合計	453	100.0	380	100.0	421	100.0	1254	100.0

([大洋]・[日本] 乗組員名簿および [極洋] 労組名簿により作成)

注) ①～⑤は乗組員数の上位1位から5位を示している。

注) [大洋] には [日東捕鯨]・[日本近海捕鯨] の乗組員が含まれる。

満となる道府県が30存在し、乗組員が居住しない県も8県ある。

[日水]の場合、前出2社で上位となっていた長崎県・宮城県・山口県のほか、福岡県や東京都に居住する乗組員が多くみられた。上位の構成をみると[大洋]・[極洋]のそれとはやや異なり、高知県と和歌山県の乗組員が少数となり、上位に含まれない点が特徴的である。特に和歌山県では[大洋]の乗組員67名、[極洋]の乗組員47名に対して、[日水]の乗組員は8名にとどまっている。乗組員が10名以上居住する都道府県は[大洋]・[極洋]と比較すると15と多くなっているが、人数自体はそれほど多くはない。1位の長崎県にしても乗組員数は61名と、ほかの2社との差は大きい。また、上位5位までの都県に居住する乗組員が全体に占める割合は39.7%で、[大洋]・[極洋]のそれと比較すると低くなっている。また、[日水]で乗組員の居住がみられないのは4県のみである。

以上のように、[大洋]・[極洋]・[日水]の捕鯨船乗組員1254名のほぼ半数となる644名(51.3%)が宮城県、和歌山県、長崎県、高知県、山口県に居住している。上位の構成についてみると、[大洋]では宮城県、和歌山県、長崎県、高知県、山口県が、[極洋]では長崎県・宮城県・和歌山県・高知県・神奈川県が、[日水]では長崎県・宮城県・山口県・東京都・福岡県が含まれるなど、乗組員の居住地の分布は会社によって異なった傾向を示している。また、[大洋]・[極洋]では乗組員の上位県への集中傾向がみられるのに対し、[日水]の乗組員の居住地は全体的に分散する傾向がみられる。

次章では乗組員が多数分布していると判明した宮城県、和歌山県、長崎県、高知県、山口県の5県について、乗組員の分布をさらに市町村別に詳細に検討したい。この場合、乗組員が10名以下、場合によっては1~2名しか居住していない市町村が多数存在している。それらを全て取り上げると煩雑になるため、ここでは乗組員が10名以上居住する市町村を中心に言及することとしよう。

IV 市町村別にみた捕鯨船乗組員の居住地の分布

(1) 宮城県における居住地の分布

乗組員数が全国最多となる宮城県における乗組員の居住地は、39の市町村にわたっている。このうち10名以上の居住がみられたのは仙台市、塩釜市、石巻市、女川町、牡鹿町、雄勝町である(表4)。

県全体の傾向としては[大洋]と[極洋]の乗組員が多く、[日水]はほかの2社の半数以下となっている。市町村によって乗組員が所属する会社には偏りがみられる。例えば、乗組員の分布が県最多となる牡鹿町では、県全体の傾

表4 宮城県における捕鯨船乗組員の居住地の分布 (単位：人)

		大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合計
市 町 村	小計				
	町・大字				
牡鹿町		29	32	3	64
	網地		1		1
	鮎川	21	18	3	42
	大原	1	2		3
	給分	2	2		4
	十八成	5	3		8
	谷川		2		2
	長渡		3		3
	泊		1		1
石巻市		23	12	3	38
	荻浜	3	3		6
	月浦	5			5
	湊	4			4
	桃浦	1			1
	その他・不明	10	9	3	22
女川町		13	3	18	34
	飯子浜		1		1
	石浜			2	2
	尾浦	6		1	7
	女川	3		6	9
	鷺ノ神			9	9
	その他・不明	4	2		6
雄勝町		7	10		17
	雄勝	5			5
	桑浜		6		6
	船越		3		3
	振		1		1
	分浜	1			1
	その他・不明	1			1
塩釜市		4	23	6	33
仙台市		6	5	4	15
その他の市町村		24	13	9	47
合計		106	97	43	247

([日本]・[大洋]乗組員名簿および[極洋]労組名簿により作成)

注) [大洋]には[日東捕鯨]・[日本近海捕鯨]の乗組員が含まれる。

注) 塩釜市・仙台市では特定の町・大字などに集中する傾向を見出せなかったの
で、ここでは省略している。

向と同じく [大洋] と [極洋] が多数を占め、[日水] が少数となる。こうした傾向は、牡鹿町のほか石巻市・雄勝町でも確認できる。一方、女川町では [日水]、[大洋] が多くなり、[極洋] が少なくなっている。また、塩釜市の場合は [大洋]、[日水] が少数となるのに対して、[極洋] が最も多くなっている。

(2) 和歌山県における居住地の分布

和歌山県では乗組員数 122 名のうち、104 名（85%）までが太地町に居住している（表 5）。太地町以外では 2 市 7 町 1 村に乗組員が分布しているが、そのほとんどは 1～2 名程度にとどまっている。これらの市町村のうち太地町に次ぐのは大島村となるが、その数は 9 名で太地町との差は大きい。

会社別の乗組員の分布傾向をみると、太地町には [大洋] と [極洋] の乗組員の著しい集中がみられる。特に [大洋] の場合、乗組員のほぼ全員が太地町に分布し、それ以外では串本町に 2 名が居住するのみである。[極洋] の場合も全体の約 80% が太地町に分布し、残りは大島村に 5 名と勝浦町、打田町に 1 名ずつが分布しているに過ぎない。これら 2 社の太地町への集中に対し、[日水] の乗組員は太地町には分布していない。和歌山県に居住する [日水] の乗組員は 8 名で、うち 4 名が大島村に分布し、残りは和歌山市、田辺市、由良町、宇久井町に 1 名ずつが分布するのみである。

(3) 長崎県における居住地の分布

長崎県に居住する捕鯨船乗組員 104 名は、19 の市町村に分布している（表 6）。このうち約半数の 56 名が宇久町に分布し、以下 15 名の有川町と 12 名の長崎市が続いている。

表 5 和歌山県における捕鯨船乗組員の居住地の分布（単位：人）

		大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合計
市 町 村	小計				
	町・大字				
太 地 町		65	39		104
	太地	65	39		104
その他の市町村		2	7	8	17
合 計		67	46	8	121

（[日本]・[大洋] 乗組員名簿および [極洋] 労組名簿により作成）
注）[大洋] には [日東捕鯨]・[日本近海捕鯨] の乗組員が含まれる。

表6 長崎県における捕鯨船乗組員の居住地の分布 (単位：人)

				大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合計
市	町	村	小計				
			町・大字				
宇久町				12	5	39	56
		神浦		11	5	1	1
		平		1		38	54
		その他・不明					1
有川町				5	2	8	15
		有川		3	1	7	11
		小河原			1		1
		その他・不明		2		1	3
長崎市				3	5	4	12
その他の市町村				4	7	10	21
合計				24	19	61	104

([日本]・[大洋]乗組員名簿および[極洋]労組名簿により作成)
 注) 長崎市では特定の町・大字などに集中する傾向を見出せなかったため、ここでは省略している。

会社別の乗組員の分布傾向は、宇久町 39 名、有川町 8 名など、[日水] が県総数の 6 割近くを占めている。[大洋] は最多となる宇久町でも 12 名が分布するにとどまり、有川町、長崎市の分布も 10 名以下となっている。[極洋] の場合も県内に乗組員が 10 名以上が居住する市町村はみられず、全体的に少数となっている。

(4) 高知県における居住地の分布

高知県では 45 名の乗組員が居住する室戸町が最多で、隣接する室戸岬町を合わせると県総数の過半を占める(表7)。このほかに高知市と土佐清水市で 10 名以上の乗組員の分布が確認できる。乗組員の居住がみられたのは上記の 2 市 2 町を含めた 13 の市町村である。

室戸町では [日水] がごく少数となる一方で、[大洋]・[極洋] が多数を占める傾向にある。室戸岬町では居住する 10 名の乗組員のうち 7 名が [極洋] で、残りは [大洋] となり、[日水] 乗組員は存在しない。土佐清水市では [大洋] 乗組員が分布せず、[日水] と [極洋] の乗組員で占められている。特に [日水] は県総数 15 名のうち 13 名までが土佐清水市に分布しており、乗組員の集中の度合いは高いといえる。

表7 高知県における捕鯨船乗組員の居住地の分布 (単位：人)

		大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合計
市 町 村	小計				
	町・大字				
土佐清水市			7	13	20
	大浜 養老 その他・不明		2		2
			2	12	14
			3	1	4
室戸町		23	20	1	44
	浮津 室津 元	11	10		21
		6	1		7
		6	9	1	16
室戸岬町		3	7		10
高知市		8	4		12
その他の市町村		6	8	1	15
合計		40	46	15	101

(〔日本〕・〔大洋〕乗組員名簿および〔極洋〕労組名簿により作成)
 注) 高知市では特定の町・大字などに集中する傾向を見出せなかったため、ここでは省略している。

(5) 山口県における居住地の分布

山口県に居住する捕鯨船乗組員は69名で、100名以上が居住する先述の4県とは大きな差がある。山口県内で乗組員の分布がみられたのは17の市町村で、このうち下関市と豊北町で10名以上の分布が確認できる(表8)。

居住する乗組員が最多となる下関市(37名)には〔大洋〕の乗組員が集中し、豊北町では11名のうち10名が〔日水〕となっている。〔極洋〕は県内いづれの市町村においても少数となっている。

(6) 小括

本章の内容を要約すると以下の通りとなる。前章で指摘した乗組員の居住地の上位5県について、さらにその居住地の分布を市町村別に検討すると、居住地が分散する県と集中する県に大別できる。

前者には乗組員が最も多く居住する宮城県が含まれる。同県における市町村別の居住地は39市町村にわたり、後述する他県と比べると全体的に分散傾向にある。ただし、そのうちの牡鹿町・女川町・仙台市・塩釜市などには乗組員の分布が集中しており、牡鹿町では〔大洋〕・〔極洋〕の乗組員が多く、女川町

表 8 山口県における捕鯨船乗組員の居住地の分布 (単位：人)

		大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合 計
市 町 村	小計				
	町・大字				
下 関 市		30	2	5	37
	安岡			4	4
	彦島	14	1		15
	その他・不明	16	1	1	18
豊 北 町			1	10	11
	阿川		1	9	10
	粟野			1	1
その他の市町村		11	1	9	21
合 計		41	4	24	69

(〔日本〕・〔大洋〕乗組員名簿および〔極洋〕労組名簿により作成)
 注) 〔大洋〕には〔日東捕鯨〕・〔日本近海捕鯨〕の乗組員が含まれる。

では〔日水〕・〔大洋〕の乗組員が多くなっている。

一方、後者には和歌山県・長崎県・高知県・山口県が含まれる。これらの県における市町村別の乗組員の居住地は、宮城県のそれと比較すると集中する傾向がみられる。和歌山県では太地町に〔日水〕以外の乗組員の著しい集中がみられる。長崎県では宇久町に〔日水〕を中心とした乗組員の集中がみられる。高知県では室戸町と土佐清水市に集中がみられるが、〔大洋〕・〔極洋〕乗組員で占められる室戸町、〔日水〕・〔極洋〕乗組員で占められる土佐清水市と、所属会社の傾向は各市町で異なっている。山口県には〔日水〕・〔大洋〕乗組員が多く居住する。ただし、〔日水〕乗組員は豊北町に、〔大洋〕乗組員は下関市に多く居住している。

V 乗組員居住地の規定要因

I章で述べたように、漁業労働力に関する従来の研究では、集団操業における漁船乗組員は特定地域に集中する傾向があるとされている。そのような居住地分布の規定要因としては、乗組員の村落的地縁・血縁などによる結び付きが指摘されている⁽¹⁵⁾。

こうした点を検討する際には、まず地縁そのものについて定義しておく必要がある。高野岳彦⁽¹⁶⁾は「地縁集団」を分析のための単位集団・単位地区と位

置づけている。また、それと同時に専門職や技術職部門の拡大した今日の遠洋漁業にあってその乗組員を真に1村落だけから編成することはまれであるため、「村落」よりも広い範囲、つまり市町村や旧藩政村を継承することの多い大字（旧町村）などで地縁性を捉えるべきとしている。

本稿では地縁・血縁的結合の実態について各地域の事例を個別に検討することは紙幅の都合上困難であるため、地縁集団の定義については高野と同様に扱うものとする。また、本研究の対象時期として設定した1950年代は、旧町村の合併が進展した時期でもあるので、本稿ではこの時期新たに成立した市町村よりも、大字を地縁的まとまりとして扱うのが適当と考えられる。そこで、以下では前章で乗組員が特に多く居住すると判明した宮城県牡鹿町、和歌山県太地町、長崎県宇久町、高知県室戸町・土佐清水市、山口県下関市および豊北町について、大字別の乗組員の居住地の分布を検討する。

まず、宮城県牡鹿町の大字別の分布をみると、町内に存在する13の大字のうち乗組員の分布が確認できた大字は8ヶ所である。このうち、特に鮎川への集中が顕著である。また、牡鹿町以外の市町村では、各大字とも10名以上の居住地の分布はみられなかった（表4）。

和歌山県太地町には先に述べたように〔大洋〕と〔極洋〕の乗組員しか居住していない。同町の大字には太地と森浦があるが、2社の全乗組員は太地に分布しており、単一の大字の分布としては太地の104名が全国最多となっている（表5）。

長崎県宇久町の場合、町内に存在する神浦・平の2大字のうち、乗組員のほとんどが平に集中していることが確認できる（表6）。〔大洋〕・〔極洋〕・〔日水〕ともにこの傾向は同じである。

高知県室戸町の4大字のうち、乗組員の分布が確認できたのは浮津・室津・元であった。浮津と元には〔大洋〕・〔極洋〕の乗組員が集中する傾向がみられる。浮津・元では会社の違いによる顕著な偏りは認められない。一方、室津の場合は、〔極洋〕1名に対して〔大洋〕6名で、〔大洋〕への偏りが確認できる。土佐清水市の場合、〔極洋〕乗組員は大浜・養老などに分かれて居住しているが、〔日水〕乗組員のほとんどは養老に集中している（表7）。

山口県下関市では〔大洋〕乗組員の約半数が彦島に居住しており、〔日水〕乗組員が多く居住する豊北町では、特に阿川への集中が顕著となっている（表8）。

これらの市および町では、乗組員の地縁集団の存在が明らかであるが、このような乗組員の居住地の地域的集中要因を考えるには、船主と乗組員の雇用関係について注目する必要がある。

沖合・遠洋漁業における漁船乗組員は、周年、あるいは航海ごと・漁期ごと

表9 市町村別砲手の居住地の分布

(単位：人)

		大洋漁業	極洋捕鯨	日本水産	合計
都道府県	小計				
	市町村				
宮城県		7	3	1	11
	石巻市	3			3
	牡鹿町	1	1		2
	女川町	1		1	2
	塩釜市		2		2
	志津川町	1			1
	仙台市	1			1
和歌山県		6	5		11
	串本町	1			1
	太地町	5	5		10
長崎県		4	1	2	7
	有川町	1			1
	宇久町	3	1	2	6
高知県		1	3	1	5
	高知市		1		1
	土佐清水市			1	1
	室戸町	1	2		3
宮崎県				3	3
	三股町			3	3
北海道				2	2
	亀田町			1	1
	苫小牧市			1	1
神奈川県			2		2
	鎌倉市		1		1
	横浜市南区		1		1
広島県		1		1	2
	尾道市			1	1
	呉市	1			1
山口県				2	2
	豊田町			1	1
	豊北町			1	1
その他の都道府県		3	2	3	8
合計		22	16	15	53

(〔大洋〕・〔日水〕乗組員名簿および〔極洋〕労組名簿により作成)
 注) 〔大洋〕には〔日東捕鯨〕・〔日本近海捕鯨〕の砲手各1名を含む。

・年度ごとなど形態は多様であるが、船主に雇用されて漁船に乗船している⁽¹⁷⁾。漁船乗組員の募集には様々な手段がとられるが、公的な職業斡旋機関が利用されることはさほど多くない。したがって、乗組員は彼らのパーソナルな結び付きを介して募集されることが多くなる。

表 10 宮城県・和歌山県・長崎県・高知県・山口県における砲手の居住地と所属会社

番号	都道府県	市町村	町名・大字	会社名	氏名
1	宮城県	石巻市	湊	大洋漁業	I. A
2	宮城県	石巻市	湊	大洋漁業	M. T
3	宮城県	石巻市	不明	大洋漁業	W. M
4	宮城県	牡鹿町	鮎川	極洋捕鯨	U. K
5	宮城県	牡鹿町	鮎川	大洋漁業	S. U
6	宮城県	女川町	女川	大洋漁業	C. S
7	宮城県	女川町	鷺ノ神	日本水産	E. I
8	宮城県	塩釜市	山ノ寺	極洋捕鯨	K. K
9	宮城県	塩釜市	藤倉	極洋捕鯨	M. T
10	宮城県	志津川町	宮下	大洋漁業	S. G
11	宮城県	仙台市	長町	大洋漁業	O. E
12	和歌山県	串本町	串本	大洋漁業	N. T
13	和歌山県	太地町	太地	極洋捕鯨	U. T
14	和歌山県	太地町	太地	極洋捕鯨	H. S
15	和歌山県	太地町	太地	極洋捕鯨	Y. T
16	和歌山県	太地町	太地	極洋捕鯨	S. M
17	和歌山県	太地町	太地	極洋捕鯨	I. I
18	和歌山県	太地町	太地	大洋漁業	H. D
19	和歌山県	太地町	太地	大洋漁業	U. T
20	和歌山県	太地町	太地	大洋漁業	Y. F
21	和歌山県	太地町	太地	日本近海捕鯨	M. S
22	和歌山県	太地町	太地	日東捕鯨	R. H
23	長崎県	有川町	有川	大洋漁業	F. J
24	長崎県	宇久町	平	極洋捕鯨	M. H
25	長崎県	宇久町	平	大洋漁業	Y. H
26	長崎県	宇久町	平	大洋漁業	Y. T
27	長崎県	宇久町	平	大洋漁業	Y. Y
28	長崎県	宇久町	平	日本水産	E. T
29	長崎県	宇久町	平	日本水産	Y. H
30	高知県	高知市	丸池町	極洋捕鯨	Y. K
31	高知県	土佐清水市	養老	日本水産	S. Y
32	高知県	室戸町	浮津	極洋捕鯨	E. K
33	高知県	室戸町	浮津	極洋捕鯨	Y. T
34	高知県	室戸町	浮津	大洋漁業	H. C
35	山口県	豊田町	殿居	日本水産	T. G
36	山口県	豊北町	阿川	日本水産	H. M

(〔大洋〕・〔日水〕乗組員名簿および〔極洋〕労組名簿により作成)

船主と乗組員との間で雇用を仲介するのは、一般に漁撈長のほか、船長・機関長といった幹部乗組員といわれている⁽¹⁸⁾。このうち船内で漁撈活動の指揮を執り、操業の成否の鍵を握る漁撈長が、乗組員募集の中心として位置づけられている⁽¹⁹⁾。捕鯨の場合では漁撈長としては砲手が、船主としては大手水産会社が相当する。

表9は都道府県別・市町村別に砲手の分布を示したものである。これによると、砲手の多くがⅢ章で指摘した乗組員居住地上位5県に分布していることがわかる。すなわち、その数は宮城県11名・和歌山県11名・長崎県7名・高知県5名・山口県2名となり、砲手総数53名の67.9%を占めている。また、市町村別でも砲手と乗組員の居住地の分布は一致することが多い。宮城県の砲手11名の居住地は、乗組員の分布が多かった石巻市・牡鹿町・女川町と一致している。和歌山県では、串本町の1名を除いた10名の砲手が太地町に居住している。長崎県の砲手も乗組員が多数分布している宇久町と有川町に居住している。高知県で砲手が居住しているのは室戸町・土佐清水市・高知市で、高知市の砲手も出身地は土佐清水市である⁽²⁰⁾。山口県の場合、下関市では砲手の存在は確認できなかったが、豊北町では砲手の居住が確認できた。

表10はこれら5県に居住する砲手の居住地と所属会社を示している。これによると、宮城県では牡鹿町の鮎川や、女川町の女川・鷲ノ神などに砲手の居住が確認できる。太地町では全ての砲手が大字太地に居住する。長崎県の砲手は宇久町の平と、有川町の有川に居住している。高知県室戸町では浮津に全砲手が居住している。土佐清水市では〔極洋〕砲手が大浜に、〔日水〕砲手が養老に居住している。豊北町では〔日水〕砲手が阿川に居住している。以上の大字は乗組員がまとまって分布する大字と一致している。

以上のように、乗組員が多く居住する市町村・大字と、砲手の居住地・大字がある程度一致していることから、砲手が大手水産会社と捕鯨船乗組員との雇用の仲介役を果たしていたと考えられ、砲手の存在とその居住が乗組員の居住地の規定要因となっていたといえる。

VI おわりに

本稿では、戦後の大手水産会社による母船式漁業に関して、捕鯨を例に捕鯨船乗組員の居住地の分布と特徴や、その規定要因について検討した。本研究で得られた知見をまとめると、以下のように要約される。

〔大洋〕・〔極洋〕・〔日水〕の捕鯨船乗組員1254名は全国的に分布しているが、その半数は宮城県(247名)、和歌山県(122名)、長崎県(104名)、高知県(101名)、山口県(69名)に分布している。これら上位5県で乗組員総数

の51.3%を占めることとなる。ただし、[日水]では東京都・福岡県が、[極洋]では神奈川県が上位に含まれるなど、乗組員の分布は会社によって異なった傾向を示している。また、上位県への集中傾向が顕著である[大洋]・[極洋]と比較すると、[日水]の場合、乗組員の居住地は全体的に分散傾向にあるなど、乗組員の集中・分散の度合は会社によっても異なる。

宮城県は乗組員の最大の居住県である。県内の乗組員の分布は、牡鹿町などでは[大洋]・[極洋]の乗組員が、女川町では[日水]・[大洋]の乗組員が集中している。しかし、同県は後述する他県と比べると全体的に居住地が分散傾向にある。一方、和歌山県では太地町に著しい集中がみられ、同町の乗組員は県総数の約85%を占めている。ただし[日水]の乗組員は太地町には存在しない。長崎県では宇久町に集中がみられる。会社別では[日水]が県総数の過半を占めている。高知県では室戸町と土佐清水市に乗組員の集中がみられるが、所属会社の傾向はそれぞれで異なっている。山口県には[日水]・[大洋]乗組員が多く居住する。ただし、[日水]乗組員は豊北町に、[大洋]乗組員は下関市に多く居住している。

上記の市・町において乗組員の分布を大字単位で検討すると、宮城県牡鹿町では鮎川、和歌山県太地町では太地、長崎県宇久町では平、高知県では土佐清水市の養老および室戸町の浮津、山口県豊北町では阿川など、特定の大字に居住地の集中傾向が確認できる。

これらの地域には、捕鯨船において漁撈活動の指揮をとる砲手も数多く居住している。砲手は漁撈長に相当し、一般に漁撈長は漁船乗組員の雇用の仲介者とされている。したがって、捕鯨船の場合には、砲手が乗組員の分布地域を規定する要因となる。そして、ともすれば最も近代的合理的経営が営まれているものと考えられる大手水産会社による母船式捕鯨においても、従来型の砲手(漁撈長)が、いわばキーパーソンとなって乗組員の募集が行われてきたこと、換言すれば砲手をもとにする地縁集団の存在が確認できるといえよう。

今後の課題としては、乗組員の地域的なまとまりがみられた各市町村についてより詳細な検証が必要となる。それにはまず、近世の鯨組の立地や、近代以降の[大洋]・[極洋]・[日水]の事業所の立地・配置展開などと、乗組員の居住地の分布との関わりなど、居住地の分布の社会経済的・歴史的背景を捉えていかなければならない。

また、乗組員間のパーソナルな結び付きが居住地分布を規定する要因となっているので、さらに各市町村・大字における地縁・血縁といったパーソナルネットワークの実態などを解明しなければならない。

このほか、乗組員の地域的なまとまりが実際の漁撈活動の中でいかに機能するのかを検討することも課題となる。これらの点についてはいずれも次の機会

に論じていきたい。

付 記

本稿は1998年度奈良大学地理学会講演会（於・奈良大学）で発表した内容に、新たな資料を加えて執筆したものである。資料収集にあたっては水産庁中央水産研究所の竹内賢士氏、ケンシヨク「食」資料室の吉積二三男氏には多大なご厚情を賜りました。心よりお礼申し上げます。

注

- (1) 本稿では水産会社の名称を [] で表記する。
- (2) 遠洋漁業及び母船式漁業の歴史・実態について述べた著作として以下のような文献がある。斉藤市郎（1960）：『水産学全集 第4巻 遠洋漁業』恒星社厚生閣，318 p. 岡本信男（1984）：『日本漁業通史』水産社，552 p.
- (3) 例えば，人文地理学会編集による『地理学文献目録』の水産業の項からも明らかのように，母船式漁業を対象とした地理学的研究は僅少である。地理学者による研究例として次のような文献がある。青野壽郎（1984）：南水洋に於ける捕鯨。『青野壽郎著作集Ⅱ 漁村水産地理学研究（二）』古今書院，pp. 279-287。青野壽郎（1984）：南水洋における国際捕鯨戦。『青野壽郎著作集Ⅲ 漁村水産地理学研究（三）』古今書院，pp. 255-258。また，漁業経済学の分野の研究例として次のような文献がある。志村賢男（1959）：北洋サケ・マス漁業における母船資本の系列支配。漁業経済研究 7-3，pp. 33-56。秋山博一（1962）：大臣許可漁業の展開過程。漁業経済研究 11-1，pp. 35-57。岡本信男（1965）：南水洋捕鯨の国別割当と規制の強化－資源縮小期に当面する国際漁業の事例－。漁業経済研究 14-1，pp. 49-60。
- (4) 新川伝助（1968）：『水産経済研究』恒星社厚生閣，314 p.
- (5) 大野盛雄（1958）：漁業の地域的性格について。地理 3-8，pp. 30-44。
- (6) 地縁・血縁関係に基づく漁業労働市場・漁撈集団の形成の実態とその要因については，地理学・漁業経済学・社会学などの立場から研究がなされており，その点について言及した論文として次のような文献がある。小林謙一（1958）：北洋サケ・マス独航船漁夫の労働諸関係－函館と釧路の事例を中心として－。漁業経済研究 6-3，pp. 20-32。井上修（1972）：カツオ・マグロ労働市場の展開（2）－鹿児島県の事例より－。西日本漁業経済論集 14，pp. 135-151。若林良和（1984）：漁撈集団の形成とその基礎的課題。佛大社会学 9，pp. 38-46。高野岳彦（1985）：漁船乗組員の地域集団性からみた漁業労働市場の地域的解放性・閉鎖性の分析－三陸地方の主要漁港を中心として－。地理学評論 58-2，pp. 80-96。高野岳彦（1987）：八戸港におけるイカ釣り船員の編成形態と労働市場の地域分立性について。人文地理 39-2，pp. 1-15。若林良和（1996）：南方カツオ漁業の存立基盤と基礎構造－沖縄県伊良部町のソロモン出漁船団に関する事例研究－。地域漁業研究 37-2，pp. 139-159。

- (7) 近年の地理学的研究例としては以下の文献がある。高野岳彦 (1992) : 母船式事業員の労働・雇用形態と出身地域形成の実態。福島地理 36-1・2, pp. 1-13.
- (8) 農林省農林経済調査部編集による『第 37 次農林統計表』によると、鯨油・鯨肉・その他を含めた 1956 年の生産実績は、南氷洋捕鯨 154,681 t, 北洋捕鯨 42,128 t, 大型捕鯨 33,467 t, 小型捕鯨 3,553 t となっている。なお、表 1 で示されている小笠原諸島周辺における母船式操業は、GHQ により操業許可が与えられていたが、1952 年で終了している。
- (9) 柿本典昭 (1975) : 『漁村の地域的研究—水産地理学への道標—』大明堂, p. 26.
- (10) 戦後、[極洋] は 1956 年の出漁以前に一度 (1952 年漁期)、マッコウクジラのみを捕獲対象とした船団を 1 船団出漁させている。
- (11) 捕鯨ではクジラの解体作業のことを「解剖」と呼称している。
- (12) 鯨肉は鮮度・品質などによって冷凍用と塩蔵用とに分けられている。冷凍船では鯨肉の冷凍作業と並行して塩蔵作業も行われている。
- (13) 大日本水産会発行による『水産季刊』第 4 輯 (1957 年刊) の記載によると、[大洋]・[極洋] では捕鯨船を探鯨船・曳鯨船としても利用しており、運用も捕鯨船乗組員によってなされている。[日水] では曳鯨船に関しては前記 2 社と同様の扱いであるが、探鯨船は別の専用船を利用している。表 2 で [日水]・[極洋] 船団の曳鯨船の欄が 0 になっているのはそのためである。
- (14) 近世日本では紀伊・土佐・肥前・長門などの沿岸海域を漁場として、突き捕り式捕鯨・網捕り式捕鯨が行われていた。なお、鯨組は近世における捕鯨集団の一般名称であって、それぞれの集団に固有の名称がある。
- (15) 前掲(6)。
- (16) 前掲(6), 高野 (1985)。
- (17) 岡本清造 (1961) : 『水産学全集 第 18 巻 水産経済学』恒星社厚生閣, 296 p.
- (18) 前掲(6), 高野 (1987)。
- (19) 前掲(6), 前掲(17)。
- (20) 土佐清水市在住の元 [極洋] 捕鯨船乗組員からの聞き取り (1997 年実施) による。

(関西大学大学院博士後期課程 XXXXXXXXXX)