

串木野のマグロ漁業を支えた

三九トン型

マグロ延縄漁船

南竹力

はじめに

昭和 30 年(1955)代に串木野のマグロ漁業に活躍した木造 39 トン型マグロ(延縄)漁船、
いろいろな法的な制約の中から建造された 39 トン型は串木野漁業の発展に寄与してきた。

昭和 37 年(1962)には 120 隻余りの串木野(本浦・島平・羽島)のマグロ漁船が三陸
沖、伊豆沖や太平洋海域でカジキ・マグロを追っかけていた。その中の 60%の 39 トン
型も清水港、焼津港を拠点に操業をしていた。昭和 30 年代はこの 39 トン型が串木野
のカジキ・マグロ漁業を支えてきた。しかし、荒海での操業により遭難も相次いだ。労
働環境の改善や労使問題など、マグロ漁業の隆盛期、光と影を持つことになった。39
トン型の建造の歴史的な過程、船の構造、漁労、船内生活も含め、その記録を辿ろうと
したが、木造漁船建造時の船図も無く、マグロ漁業史の中の数ページにとどまっている。

遠洋漁業の基地であった「旧串木野市」に 39 トン型が活躍してきたことを記録に残
そうと、昭和 22 年(1947)生まれで、39 トン型に乗船経験がある元漁師を中心に聞き取
り調査を行い、その内容をもとにまとめた。

本誌は主に 39 トン型木造マグロ漁船の構造や漁労、船内生活を中心に書かれている。

平成 26 年 10 月



黎明期のマグロ漁船 第1興洋丸(38トン, 昭和23年12月進水)

目 次

第 1 章 39 トン型マグロ漁船建造の背景	1
1-1 串木野の漁業	1
(1) 戦前のマグロ漁業	1
(2) 戦後のマグロ漁業	1
1-2 39 トン型マグロ漁船の建造	2
第 2 章 船体の構造	3
2-1 各部名称	7
2-2 操舵室（ブリッジ）	8
(1) 操船機器	8
(2) 操舵装置	9
(3) 航海機器	10
2-3 機 関	11
2-4 通信機器	13
(1) 串木野漁業無線局の開設	14
(2) 無線機器	15
2-5 居住区	17
2-6 魚 艙	18
第 3 章 延縄漁	20
3-1 延 縄	21
(1) ラインホーラー（自動延縄巻き上げ機）	22
(2) 漁 具	22
3-2 操 業	25
(1) 餌 料	25
(2) 投 縄	25
(3) 縄待ち	27
(4) 揚 縄	27
(5) 魚体解体、脱血、水洗い等	30
3-3 漁 場	30
(1) 三陸沖マグロ漁	30
(2) 根拠地（水揚港等）	31

第4章 船員	32
4-1 船員の構成.....	32
4-2 漁労長（船頭）の漁況(記録)帳.....	33
4-3 船内食料.....	34
(1) マグロの胃袋（ワタ）の蒸し焼き.....	35
4-4 船内生活.....	36
(1) 航海中の水洗い.....	36
(2) 作業用具・嗜好食品.....	36
(3) 船艙（帆棚）の寝床.....	37
(4) 機関員とウエス.....	37
(5) 一番若い船員.....	38
(6) 新米船員の船酔い.....	38
(7) 航海余話.....	39
4-5 報酬と経費.....	42
第5章 出港・帰港	43
5-1 出港.....	43
5-2 帰港.....	44
(1) 水揚げ.....	45
(2) 串木野マグロ船団.....	47
(3) 清水港水揚げの思い出.....	48
(4) 漁願相撲.....	50
5-3 留守家族.....	55
第6章 遭難	56
6-1 遭難続く串木野港の表情.....	56
(1) 「第12天竜丸」（39トン）.....	56
(2) 「第8漁吉丸」（39トン）.....	57
6-2 荒天下での操業.....	57
(1) 神風マグロ船.....	57
(2) 尊い人の命.....	58
(3) 遺族の声に耳を.....	58
6-3 遭難記.....	59

第7章 労働争議	63
7-1 労働協約履行をめぐる船員ストライキ	63
7-2 マグロ船員の生活安定	63
(1) 歩合給から固定給へ	63
(2) 給料の固定化をはかる漁協婦人会総会	64
(3) 船員不足のため最低賃金制の導入	65
(4) 退職金規定に調印	65
 第8章 マグロ延縄漁の発展	 66
8-1 漁具・装備の近代化	66
8-2 漁船の大型化	66
 あとがき	 68
 付録・資料	 69
1. 地区別、トン数別マグロ漁船	69
2. 39トン型マグロ漁船の船名・所属名	69
 参考文献・資料	 72
執筆協力	73

第1章 39トン型マグロ漁船建造の背景

1-1 串木野の漁業

(1) 戦前のマグロ漁業

戦前のマグロ漁業は明治38年に遠洋漁業奨励法が制定されて以来、沖合漁業から遠洋への進出をはかり、官民あげての遠洋出漁を奨励してきた。大正の初めにかけて、漁船動力化のすう勢に伴い、マグロ漁船も発動機によるものが増加してきた。

串木野漁民の漁場も北は五島・対馬・済州島方面から、南は沖縄列島・宮古島周辺におよんだ。串木野市の漁業者は大正12年(1923)から昭和3年(1930)の初めにかけて室戸岬、土佐清水を根拠に、それぞれ土佐沖へ出漁し、1月から4月ごろまでトンボ（ビンチョウマグロ）を追っていたが、昭和3年ごろから根拠地を宮崎県の油津港と外之浦栄松港に移し、日向灘のクロマグロ漁に転換した。これによって、従来の春サバ漁は中止され、延縄によるカジキ・マグロ漁業に変わった。また、南洋漁場への操業も行われた。第2次世界大戦により船の徴用が始まり、昭和18年(1943)には全ての漁船が現地徴用された。

(2) 戦後のマグロ漁業

第二次世界大戦の終了とともに、日本近海での漁業活動、船舶の航行は制限され、日本沿岸から12海里以内での航行および漁業活動が認められた。この制限区域の境界はマッカーサー・ライン（McArthur Line）と呼ばれた。マッカーサー・ラインは段階的に拡張された。昭和27年(1952)にすべての漁獲制限区域は開放され、遠洋マグロ漁業は全大洋にその漁場を急速に広げた。

昭和27年、李承晩ラインの一方的宣言から、昭和40年(1965)日韓漁業協定の成立により、ラインが廃止されるまでの13年間、串木野漁民は済州島・対馬沖の漁場を無くし、串木野の多くのマグロ漁船が拿捕され、抑留された。

昭和32年(1957)6月、水産庁は、「中型かつお・まぐろ漁業取締規則」の一部を改正し、40トン以下のカツオ・マグロ漁業を自由漁業とした、水産庁の漁業許可制度の改正であった、39トンによるカツオ・マグロ漁業の発生である。漁業法では40トン以上は、カツオ・マグロ漁船の建造は農林大臣の許可が必要であり、政府手持ちの漁業権の枠がいっぱいになり、現在、40トン以上の漁業権の取得はできない。

李承晩ラインなどによる漁業海域の制限などで、漁獲が減り、船主は負債が多くなり、漁業権を転売して少しでも負債を減らし、漁業権のいらぬ39トンのカツオ・マグロ

漁船を建造した。大型船を作るには漁業権を購入する必要があり、県外の大資本の企業が漁業権を購入して大型船を造って操業している。この 39 トンの漁船による操業には海難事故の多発、無許可操業の助長などといった批判が長い間つきまとった。

1-2 39 トン型マグロ漁船の建造

近海のトンボ（ビンチョウマグロ）漁場で操業するのであれば、氷蔵の木造船で十分である。新船を建造する場合でも、漁権調達の必要がなく、地元串木野の造船所で造れば鋼船より建造費用は少なくて済む。

昭和 30 年(1955)代半ばの串木野マグロ漁業にとって 39 トン型（マグロ漁船）は、その経営環境と操業条件に見合った適正船型であった。串木野の既存漁業者は「中型かつお・まぐろ漁業許可」を売って、既往債務を清算し財務基盤を改善したうえ、39 トン型に切り替え、更に複船経営を進めた。また、39 トン型の漁業許可の開放は優秀な漁業者の新規参入を促した。

39 トン型が急増した理由には、漁業許可が不要になったことと、造船技術の進歩により、同じ公称トン数でも実際の積載能力は従来船より 20～30%増加するようになった。元々、近海で短期間の操業するために設計された船であるが、積載能力を重視するあまり、船員の居住空間は無視されている。



マグロ漁船の建造（昭和 34 年，岡下造船）

第2章 船体の構造



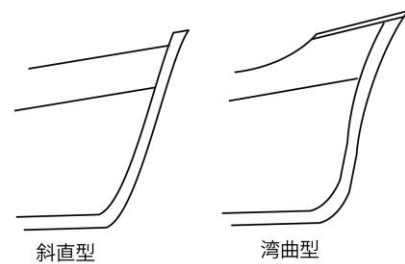
マグロ漁船の建造 (岡下造船)

マグロ漁船は竜骨・肋骨構造の木造船である。初期の木造船の船首形状は斜直型であったが、ほとんどの木造漁船は湾曲型になった。船尾形状は丸型、角型の両方が使われる。

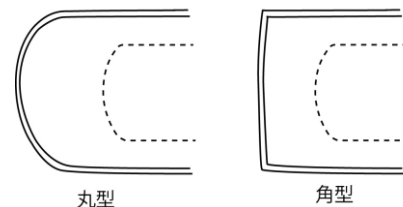
竜骨(キール)に曲材による多数の肋骨フレームを配して、船体の骨組みを先に造り、この骨組みの外側を幅の狭い外板で張りつめていく構造である。外板の接合部はホーコンを打ち込んで、その上にパテを充填する。(甲板などはピッチを充填する。)

梁(はり)の上面に甲板を張りつめて船内の水密(すいみつ)性を高め、機関室と船艙の部分が開いている(甲板梁)。船尾部には船内梁を設け、その上に板を張って船員室としている。上部構造はブリッジ(船橋)・甲板室になっている。また、魚艙は水密隔壁とし、隔壁に保冷のための断熱材を入れている。

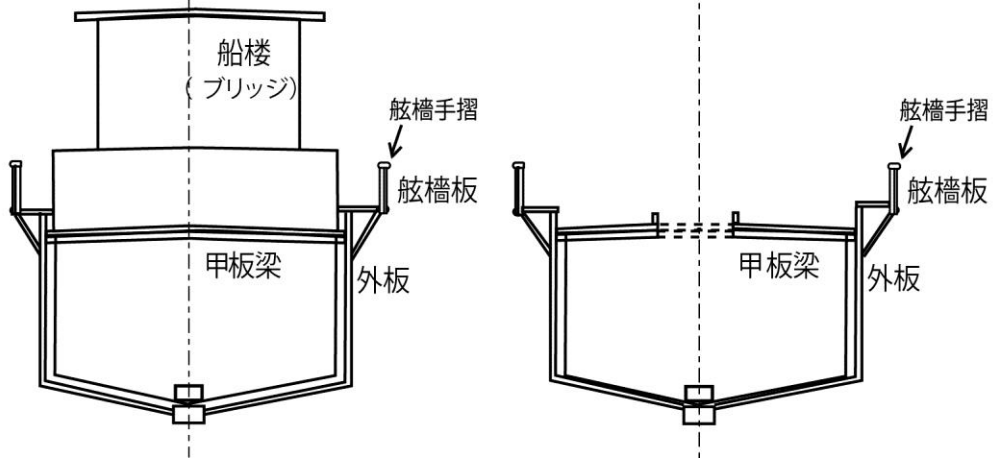
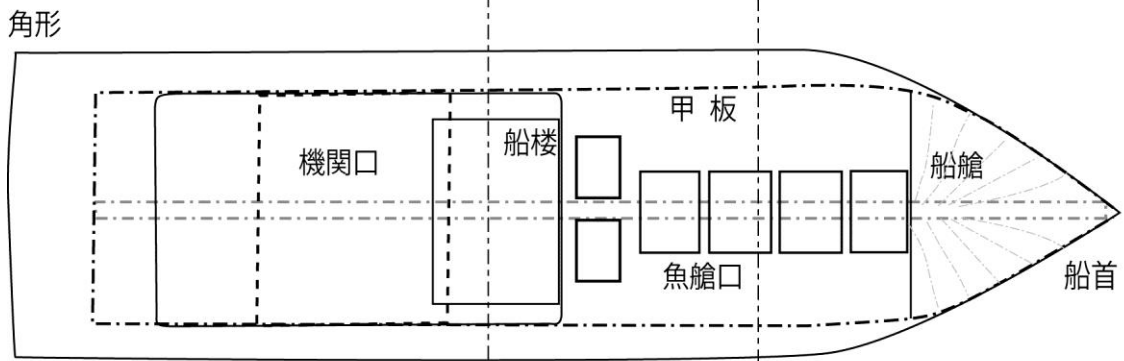
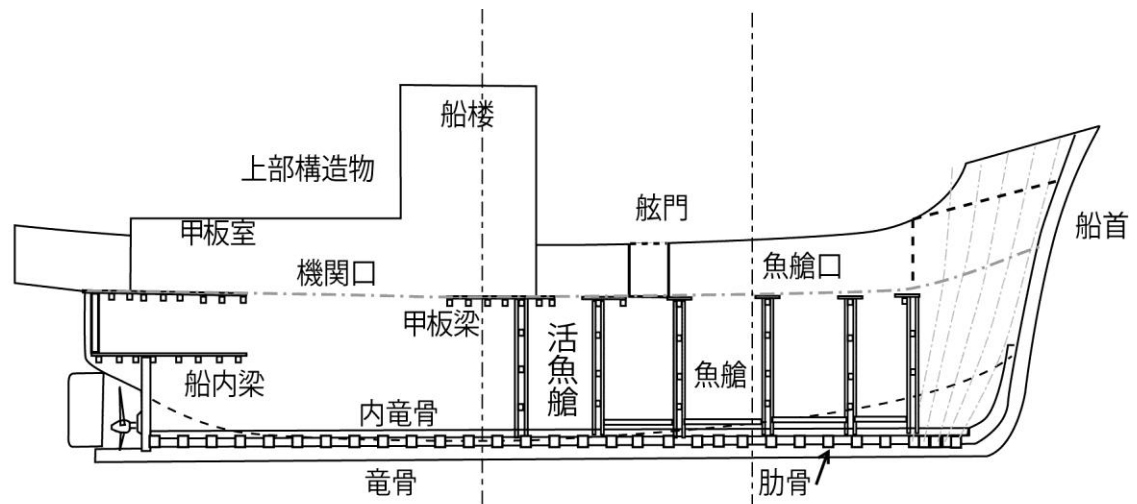
特徴的なのは外板より少し外側に舷檣板(げんしょうばん)がつけられていて、作業通路として機能している。舷檣板とは波浪から船員を保護するために、暴露甲板の両舷側に設けた檣壁のことである。マグロ漁船は右舷作業のため、右舷の魚艙近くに舷門を設けてある。これはラインホイラーで巻上げた縄から、マグロを甲板に引揚げるために用いる。



船首形状



船尾形状



マグロ船の構造



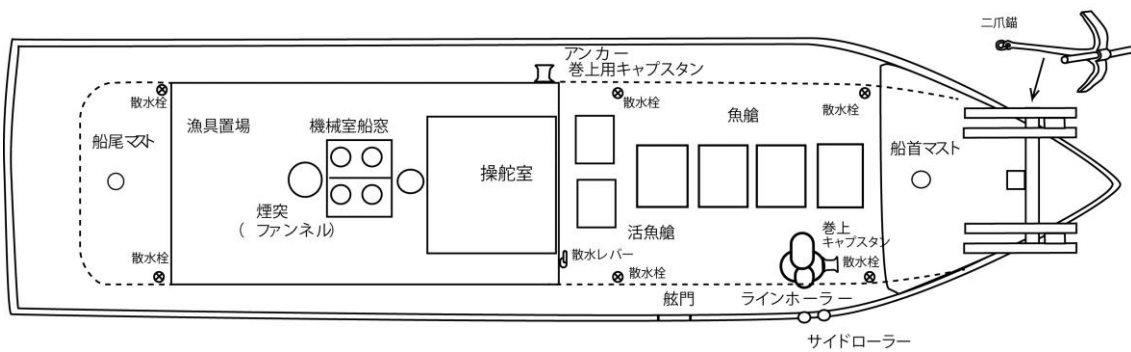
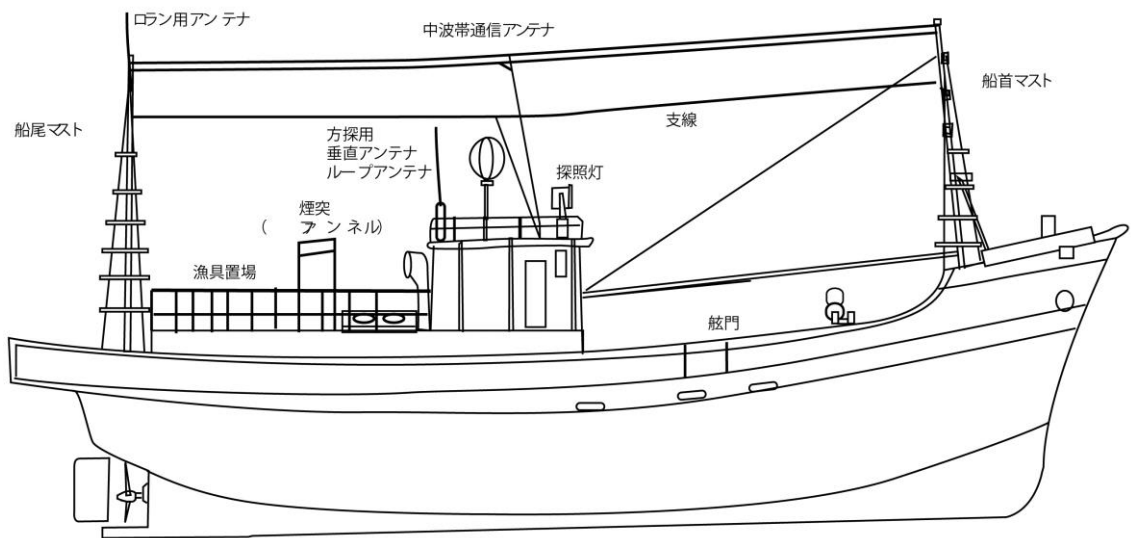
(第5 政吉丸) (第8 豊漁丸) (第11 三代丸) (第6 漁吉丸) (第26 丸二丸)
昭和34年造船ラッシュ (岡下造船)



第11 三代丸 (39トン, 昭和34年12月進水)



第5 政吉丸 (39トン, 昭和34年12月進水)

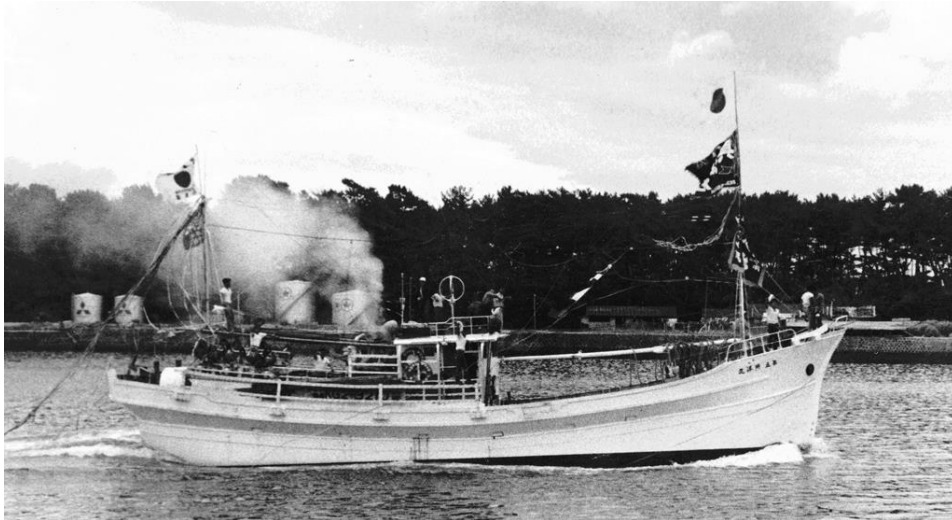


マグロ漁船の全体図



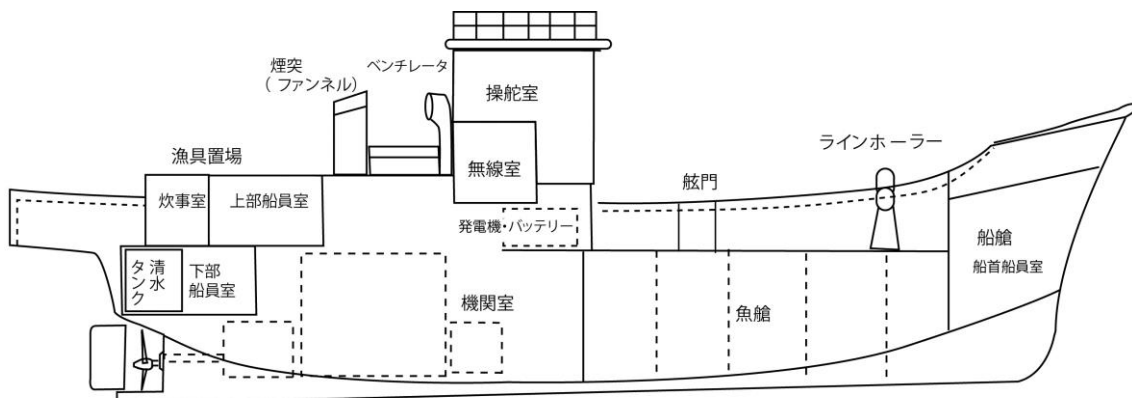
第8 幸栄丸 (39トン, 昭和36年11月進水)

2-1 各部名称

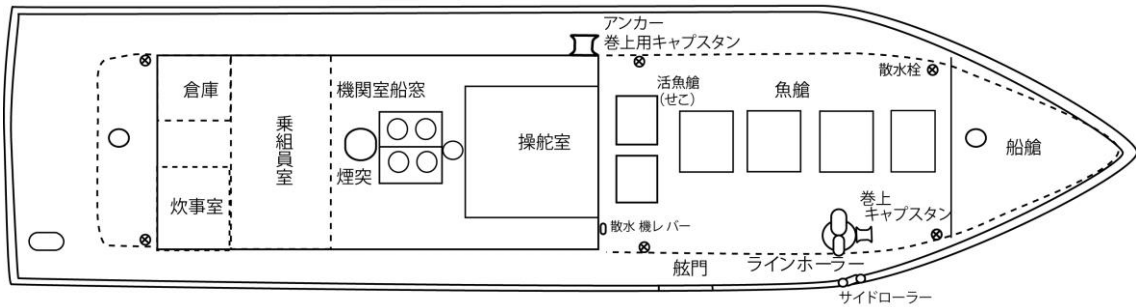


第5興洋丸

マグロ漁船は右舷操業である。甲板上に立って、舷門から大きなマグロを引揚げるために、乾舷が著しく低い。右舷前方から風を受けながら、船首樓のすぐ後の舷側にあるラインホイラーで幹縄を揚げる。船橋は中央よりやや後方にある。これは、揚縄中の断続する停止の間に、風圧によって縄の上に流されないためである。すなわち、停止中に風圧で流されても、後の方が前の方よりも余計に流され、船首は縄の方向を向く。



船体側面図



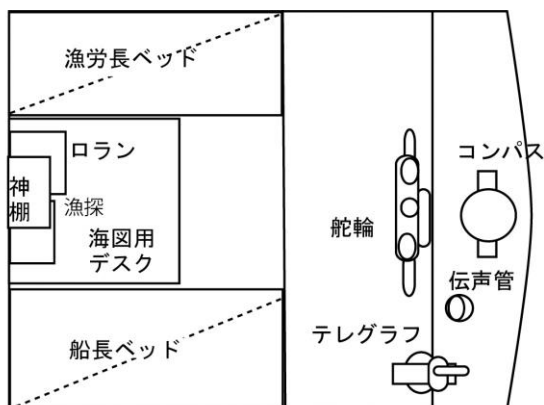
船体上面図

2-2 操舵室（ブリッジ）

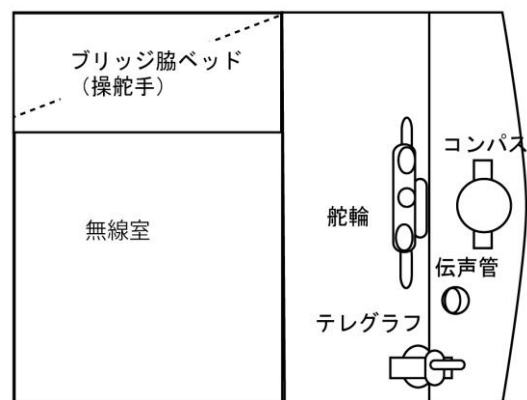
(1) 操船機器

ブリッジの舵輪(ラット)は直径1メートル以上ぐらいあって重くて大変だった、ブリッジから艫の舵(ラダー)までチェーンでつないでいた。39トン型がまだ現役で動いていた頃から、串木野船も少しずつ大型船も増え始め、船の大型化に伴い、ジャイロコンパスや自動操舵機の導入で、油圧操舵機や電気で動かせるようになった。

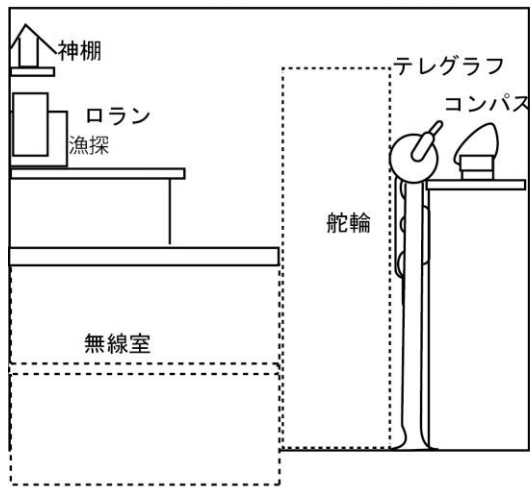
ブリッジの下部には無線室とブリッジ脇(操舵手)のベッドがある。ブリッジ脇とは操舵長あるいは甲板長の役に当たる。航海時のブリッジの当直(ワッチ)時間は各船によって違っていた。昼間は1人で2時間、夜間は2人で3時間という船もある。陸が近くなれば、船長、漁労長が交代で当直していた。操業時は漁労長、船長、ブリッジ脇が縄数ずつ等分して受け持つ。



ブリッジ上面図 (上部)



ブリッジ上面図 (下部)



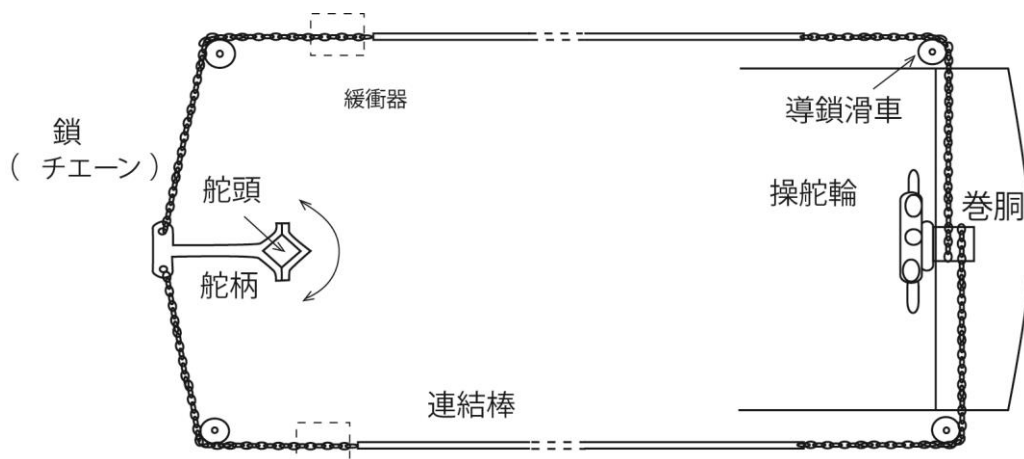
ブリッジ側面図



コンパス

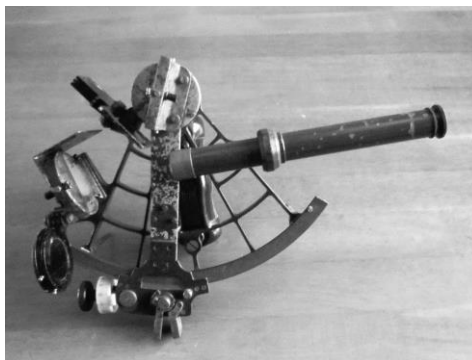
(2) 操舵装置

39 トン型ではチェーンを介して直接、舵を動かす。ブリッジの舵輪（操舵輪）からチェーンで導鎖滑車を経由して連結棒に接続し、船尾部のチェーン、舵柄へと導く。少し大きな船などには船尾部のチェーンと連結棒の間にスプリングなどの緩衝器を設ける場合がある。もし舵面が波に叩かれた場合、各部への衝撃を吸収するためである



(3) 航海機器

昭和40年代(1965~1974)前半までは、航海には天測による船位測定が行われ、近海で操業する時は方向探知機(方探)が使われた。その後ロラン局、デッカ局、オメガ局から発信される電波で船の位置を計測していた(電波航法)

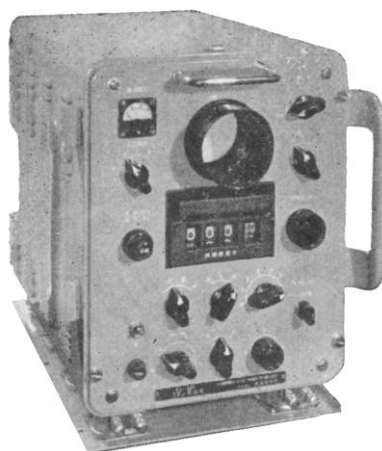


六分儀

自船位置を知るには主にロランが多かった、
まだまだ、その当時の漁労長、船長、航海士は、
天測で位置を確認する人が多かった。ロランも
誤差があつて、天測が主であった。
しかし、天測は天気が良くて太陽または星がは
っきりしないと測位不可能であった。

航海計器はその他には、陸に近づいた時に、
無線室の方向探知機で岬の方位を知り2箇所の
方位でその交差する所が自船の位置として決め
ていたが(夜間)、これも誤差が多くて信用でき
なかつた。

ロラン(双曲線航法)はロラン局からの電波を受信し、その電波到達時間差から位置を決定する。一对のロラン局からの電波到達時間差を知ると、ロランチャートから位置を示す線(位置線)が決定できる。2組のロラン局に対して2つの位置線が決定できるとその交点から自船の位置を決定できる。受信周波数は1,750kHz~1,950kHzの4チャンネルである。一对のロラン局、主、従の受信パルス(ペデスタル信号)をブラウン管上に表示し、ペデスタル信号が重なるように調整した時のカウンタ表示が電波到達時間差として表示される。

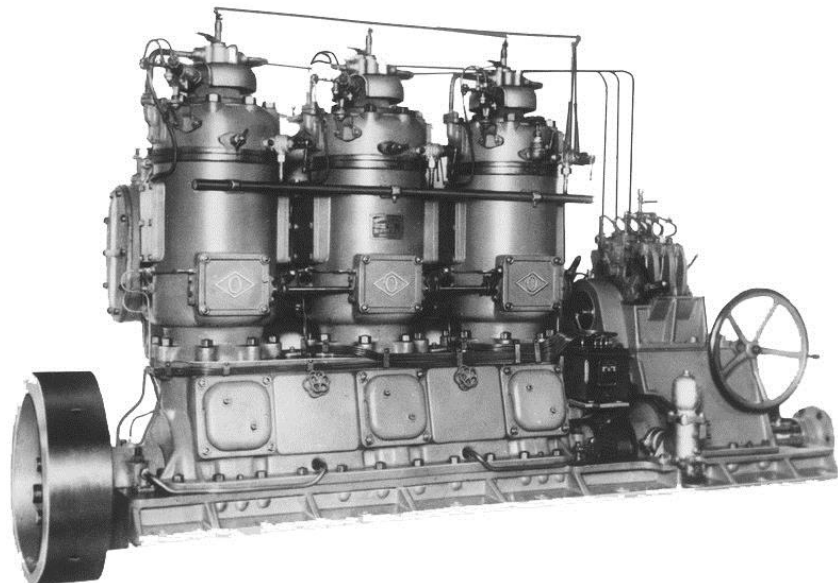




伝馬船を引っ張って港外へ (第6勝栄丸)

2-3 機 関

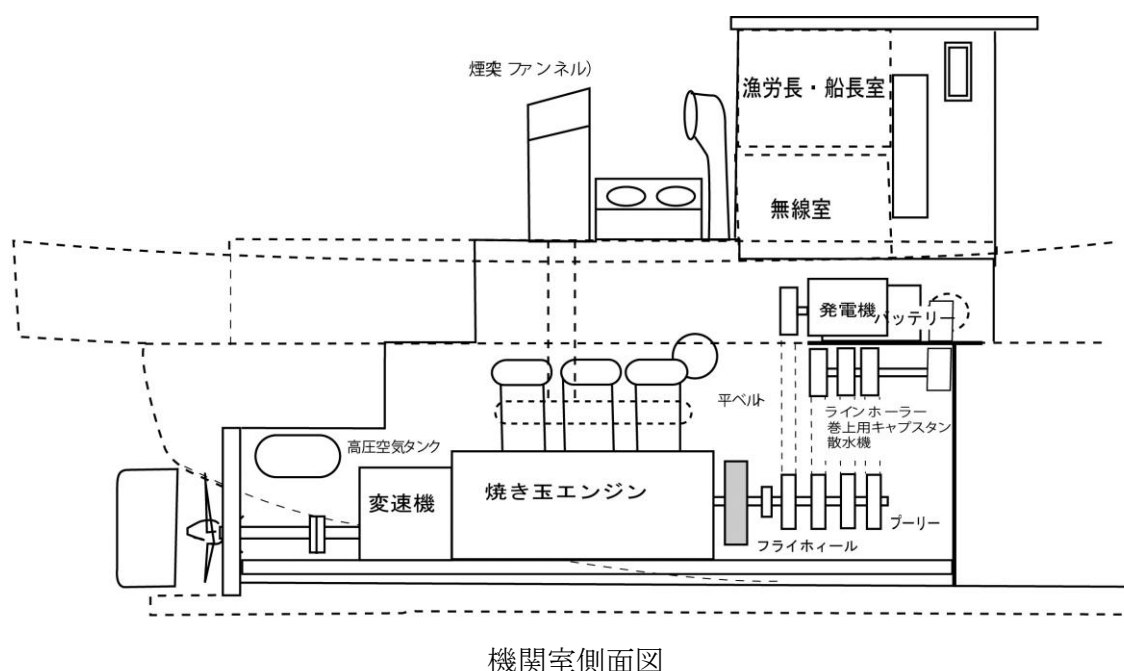
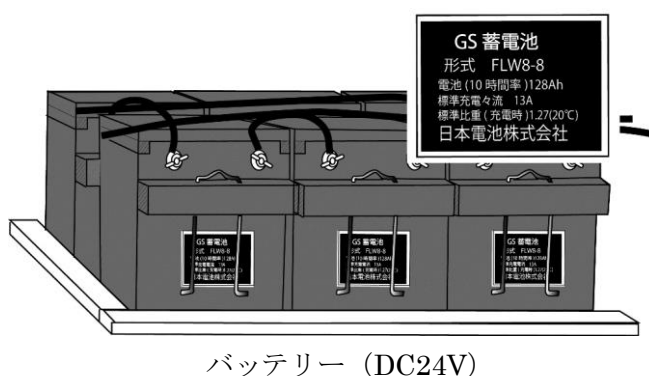
船の推進機関で39トン型は焼玉機関が多く、エンジン馬力は120～150馬力(3気筒、360rpm程度)である。ディーゼル機関の場合は150～180馬力(4～5気筒、400rpm程度)であった。昭和37年、本浦、島平、羽島に所属する39トン型のマグロ漁船は約70隻であるが、その中の50隻が焼玉機関であった。発電機はDC100Vであり、バッテリー充電と燈火用に使われた。

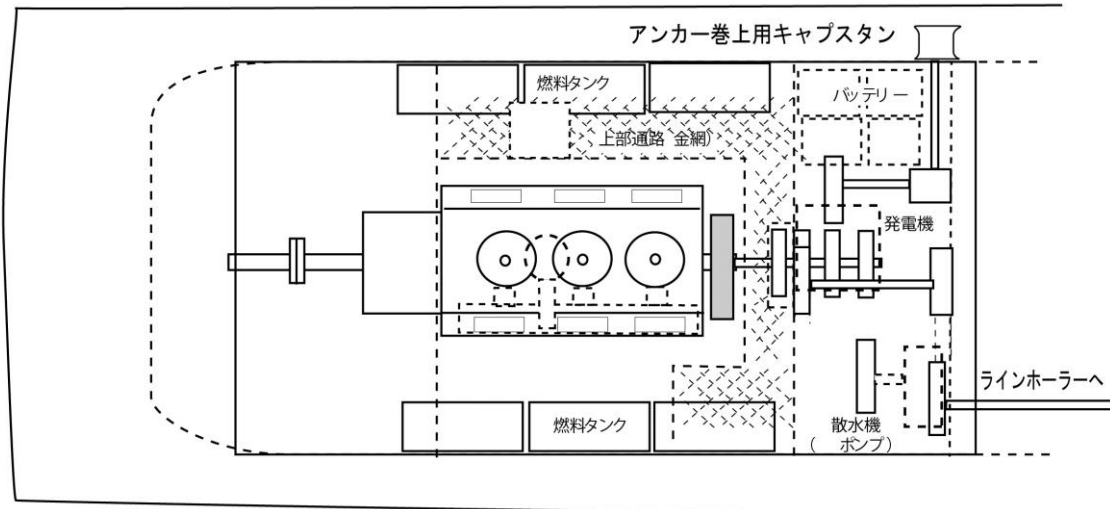


3気筒焼玉エンジン ((株)大塚鉄工所)

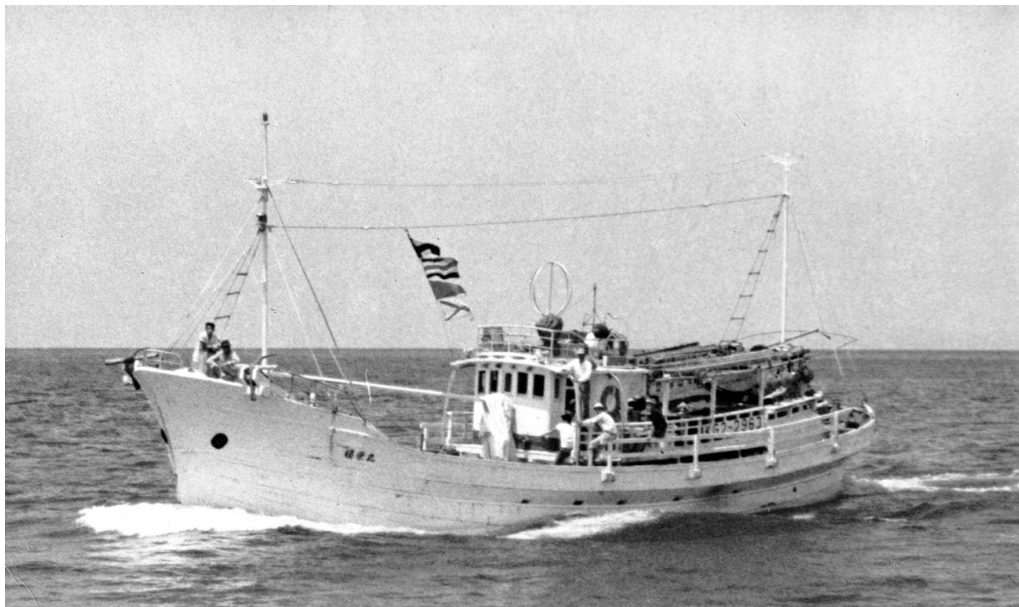
ディーゼル機関は焼き玉機関に比べて燃料消費が少なく経済的ではあるが機構が精密で取扱いに注意が必要である。しかし、取扱が容易で故障が少なく、かつ修理が容易な点では焼き玉機関が優れているため、多少の燃料増加を犠牲にしても焼き玉機関を使用する船が多かった。この機関の最大の欠点としては、エンジンを起動させる際にバーナーで10～15分間、焼玉を熱してから機関を始動することである。ディーゼル機関はエアータンクにエアースえあればすぐエンジンは始動できた。また焼き玉機関はディーゼル機関に比べて、エンジン音が大きいし、排気煙は黒くて、たくさん出るし、欠点が多かった。時化になれば焼き玉機関は回転数が落ちて、船速もディーゼル機関の方が速かった。

機関部の当直は1人3、4時間で行い、作業時は機関の前進・停止のクラッチ操作があり、機関部全員（機関長を含む）で交代しながら行う。焼き玉エンジンでは発電機などの使用時は後進できない。後進になると直流発電機の電圧の極性が逆になり、故障する。ディーゼル機関ではそのような状態はなくなり、前・後進ができるようになった。





機関室上面図



福栄丸 (39トン)

2-4 通信機器

(1) 串木野漁業無線局の開設

昭和 27 年(1952) 4 月船主たちの強い要望で串木野無線漁業協同組合を設立し、国、県、市の協力を得て、昭和 28 年 6 月、串木野 60、鹿児島 4、甕島 2、計 66 隻の船主を構成員とする串木野漁業無線局の開設運用を開始した。無線局の開設で無線施設船が急増し、漁船の安全運航・漁獲の向上はもとより、留守家族への安堵感を与えるうえでも大きな効果をもたらした。それに合わせて既設の有線ラジオ網を本浦、羽島、島平地区まで拡張し、毎日 19 時から所属漁船の稼働状況の放送を開始した。それにより留守家族は洋上で働く夫・兄弟の安否、漁の好・不漁の放送に一喜一憂し、船と陸の一体感を感じるようになった。

漁業無線の普及は、漁業者の電波技術の関心をあおり、魚群探知機、ロラン、レーダー等漁労計器や航海計器の開発・導入に拍車をかけ、近代漁業への転換点でもあった。当時、主漁場の東シナ海向けとして、電信 250W、電話 50W で浦和町 54 番地（現在の海上保安部の場所）に設置された無線局（JFA-2）は、海岸辺で台風の際に被害を受け易かったこと、所属船の機能向上に伴い漁場を太平洋に求めるようになったことから、昭和 35 年(1960) 2 月にアンテナ効率の良い防風林の山頂（浦和町 115 番地）に移設、所属船の遠洋化に備えて、中短波帯 250W ・ 短波帯 500W と施設の拡充を図るなど、今日の漁船漁業を先見した大きな通信の拠点の串木野基地に設けようとする画期的なものであった。



串木野漁業無線局

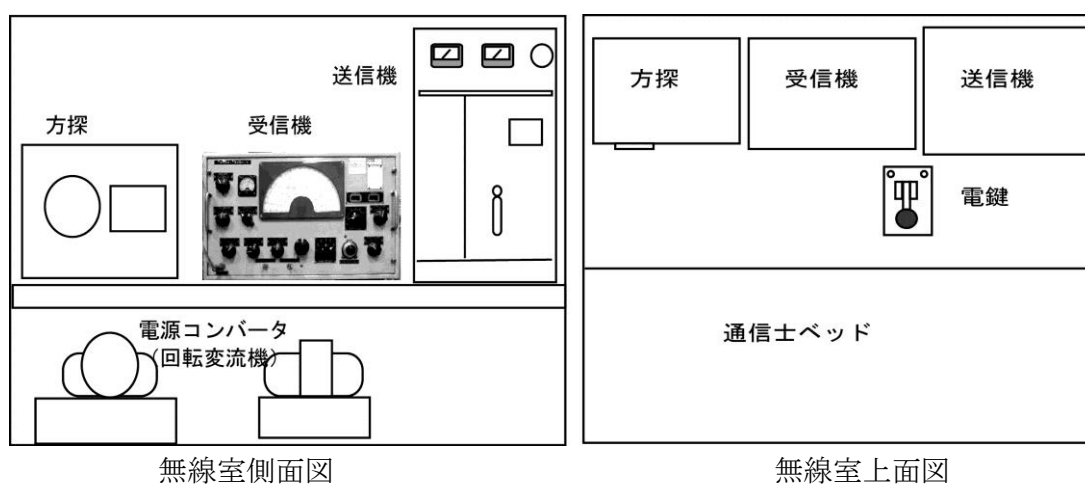
一点鐘：

無線局（JFA-2）はその後、JHB 局として昭和 52 年(1977)まで運用されていたが、県内の山川、枕崎局と統合して、鹿児島市錦江町にある鹿児島県漁業無線局（通信所、JFX、送受信施設は薩摩半島の千貫平に設置）となり、現在も運用されている。

(2) 無線機器

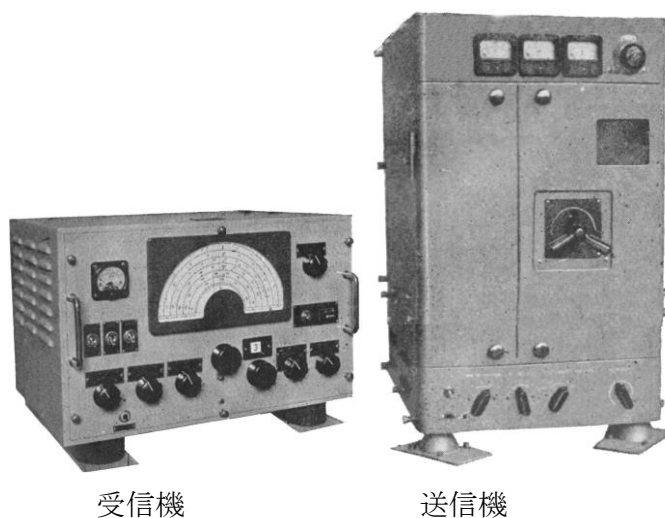
受信機は高周波 1 段中間周波 2~3 段のスーパーヘテロダイナ受信機が使用され、受信周波数帯域は 500kHz~30MHz、BFO 回路、水晶可変フィルタが付属していた。業務通信時は、局部発信周波数を水晶発振に切り替え、水晶発振子を差し込み、スポット受信を行っていた。

送信機は電信専用であり、送信出力は 50W、パネルには周波数切り替えスイッチ、空中線整合調整バーニヤダイヤル、メータ類、各調整器などがパネル面に付いていた。

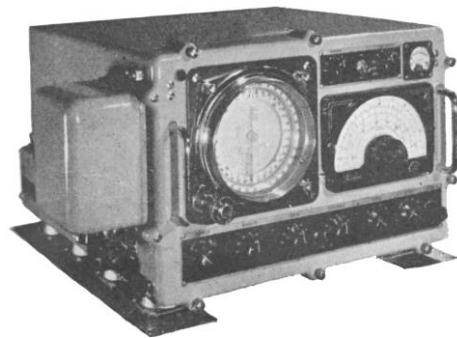


バッテリーは 24V、電源コンバータ(回転変流機)を使って必要な直流(DC)電圧を供給した。船の無線機器は真空管式であった。真空管式は故障が多く、大事に取り扱っていた。特に受信機は周波数の目盛りの幅が小さくて海岸局の信号を探し出すのが大変だったと諸先輩方が話していた。

無線室には、送信機、受信機、方向探知機が狭い部屋に並び、そこに通信長の寝床があった。通信長は、通信する時は寝床を跳ね上げまたは寝床の上に座って通信をした。



方向探知機(方位測定装置)は。ループアンテナの指向特性を利用して、電波の到来方向を測定する機器である。アンテナ部はブリッジの上部に取り付けられた直交ループアンテナと垂直空中線で構成される。本体は(ラジオ)ゴニオメータ、受信部、受信指示部(ブラウン管)から構成され、受信周波数範囲は200kHz~1,700kHzである。ゴニオメータを回転させることで、ブラウン管上には到来方向を示すプロペラ映像が表示される。この時、センスボタンを押すと垂直アンテナとの電波の合成により、電波の到来方向を知ることができる。



方向探知機



縦型電鍵と半自動電鍵 (バックキー、バグキー)

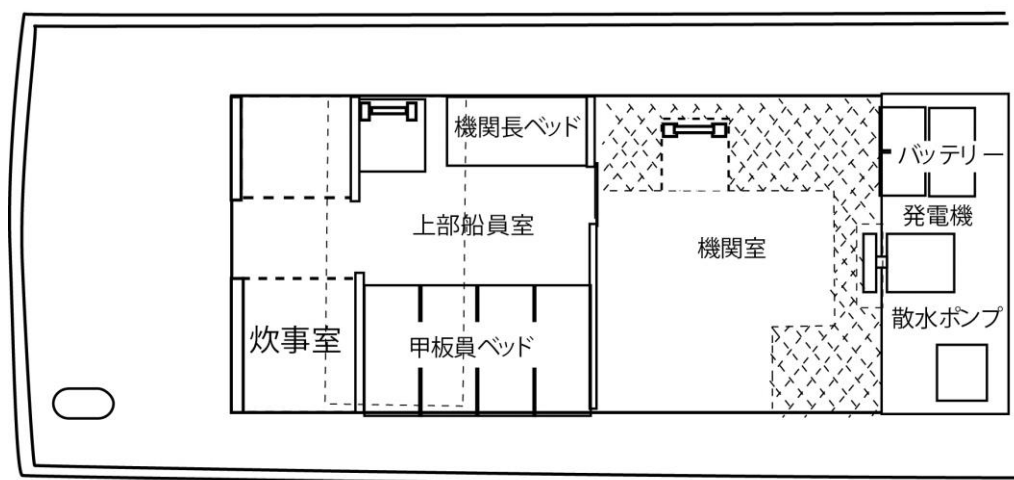
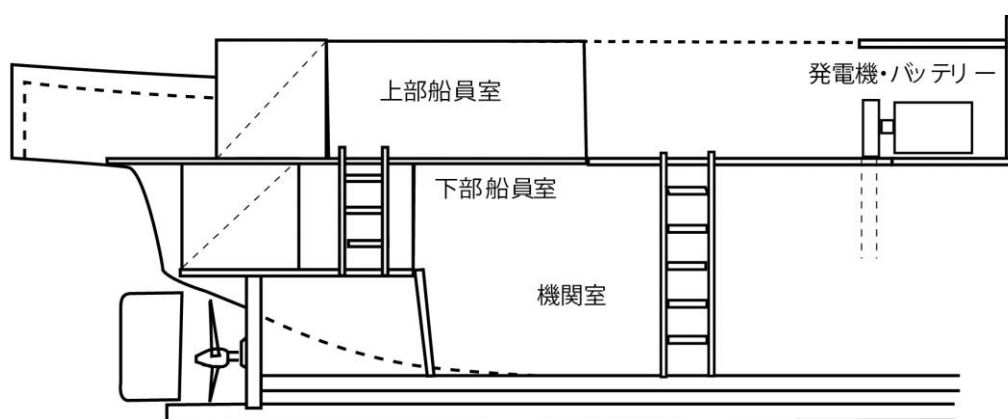
一点鐘：

半自動電鍵は執筆協力者の安藤滋哉氏が漁労で使っていた電鍵である。彼らが乗船している頃、海岸局(串木野漁業無線局)に時々出かけた。定時になれば、あちこちの漁船から漁業情報が入ってくる。海岸局の通信士はモールスの符号を聞くなり、相手が判るそうだ。それぞれ通信士によって符号の短点、長点が微妙に違う。またその時の気分も判るらしい。海岸局では定時になると常時2名がデスクでワッチしていたことを思い出す。その後、電鍵も自動電鍵となり、短点、長点の長さが固定されてから、海岸局の通信士はどのように対応したのか、訪ねる機会がなかった。

2-5 居住区

船員室は板で仕切られた 175cm×65cm 程度が船員の寝床であり非常に狭い。背の高い船員は窮屈に寝なければならない。布団は仕切られた枠に合わせて各自、家で用意して持ってくる。掛け布団は使うことはなかった。ほとんど毛布で寝ていた。船員室はブリッジと上部、下部及び船首にあり、下部は機関員が使った。下部の船員室は機関室との仕切り壁はなく、寝床用の区切り板はついていなかった。39 トン型ではブリッジに漁労長、船長、ブリッジ脇（操舵手）、無線室に通信士（局長）、上部船員室に機関長と甲板員 4～5 名、下部船員室に機関員 3 名、船首の船艙に 1～3 人の船員配置で、全船員 13 名～15 名で漁労を行っている。

機関長のベッドの脇には引き戸があり、機関室の上部作業通路につながっていた。船首の船艙（帆棚）については 4-4 船内生活で述べる。室内灯は 24V 用と 100V 用の 2 種類ついていた。

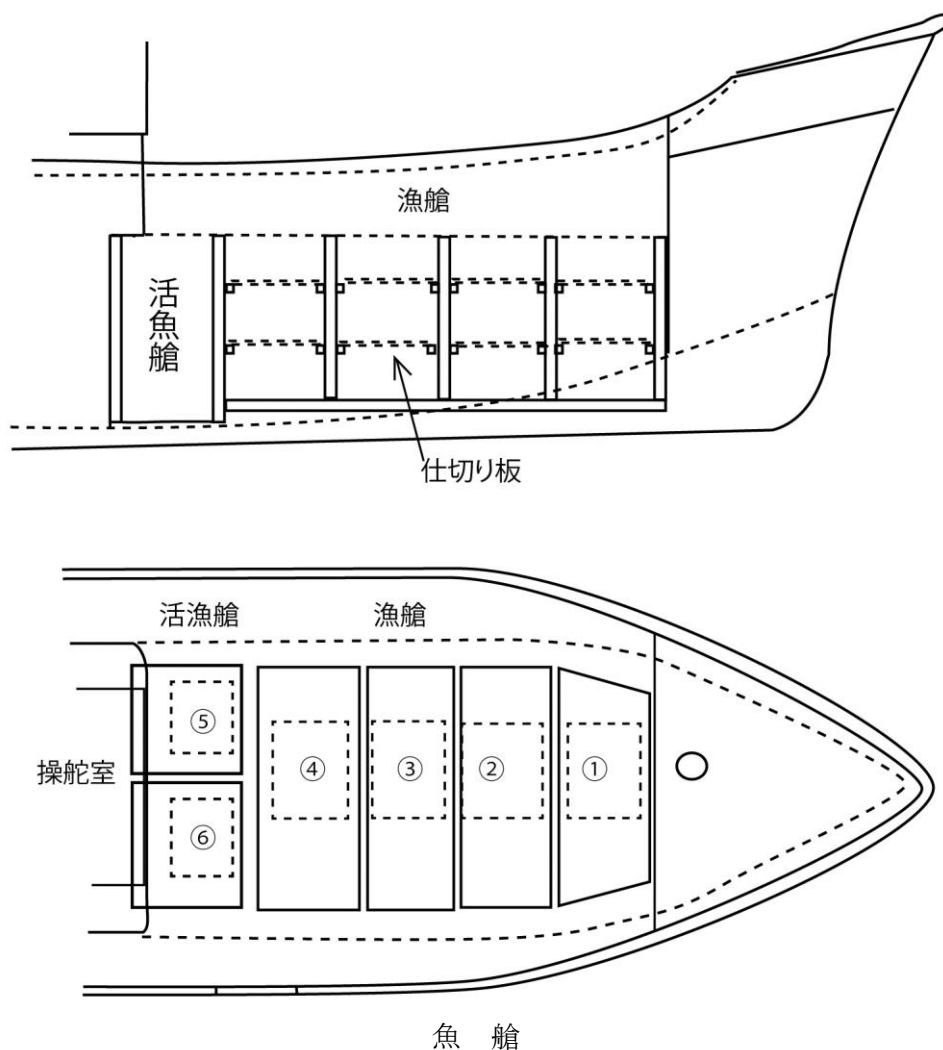


船尾船員室と機関室

2-6 魚 船

魚船を下図に示す。魚船は活魚船（せこ）と魚船が4区画に分かれていた。魚船は三段に仕切り板で区切るようになっている。各船によって魚船の使い方は違うが、①魚船には主に餌を入れ、②、③魚船は氷も満杯にし、④魚船は空きか2/3 態度、氷を入れた。また、活魚船も生き餌がない時は氷を入れた。

餌庫として使う魚船は底に氷を敷き、その上に餌を積み、積み終わったら、その上に氷をのせ、四方八方にデッキブラシで氷をまんべんなく押し込み、最後に餌の上に氷を積む。操業時は処理したマグロを空か2/3 入れた魚船に腹部に氷を詰め、均等に奥から収納し、1/3 程度埋まったら、仕切り板で蓋をする。そして、隣の魚船から氷を移す。仕切り板をするのは底部に入れられたマグロが圧力で傷まないようにするためである。



一点鐘：

活魚艙（せこ）は、生き餌を長く生かしておくための生け簀であり、船底板に海水が出入りするように穴が開けられていた。船によって違うが一つの活魚艙に8個（直径10cm程度）の穴が開いていた。海水は船の位置喫水線の位置、活魚艙の底から約2m程度の深さまで入る。

魚艙として使う場合はウエスを巻いた木栓を硬く打ち込んで水密にしておく。活魚艙として使う場合、出港する時は木栓を予め少し緩めにしておいて、若い船員2人が左右の活魚艙に木槌（さいこん）を持って入り、「1、2の3」のかけ声で、どちらが早く全部の栓を抜き終わるか競走したものだ。入港する時は水中眼鏡をかけ、潜って木栓を打ち込む作業があり、これもどちらが早く終わるか競走したものだ。木栓を硬く打ち終わったら、機関室からポンプで排水するようにしてあった。

魚を積み込む魚艙に氷が無くなった時や魚艙間で氷の出し入れをするの時に若い船員が魚艙から氷を出す作業を行った。その時に魚艙の底部になると直接、ハッチ口まで届かないので、氷を入れた竹籠（直径45cm×高さ30cm）を下からハッチ口まで投げ上げることになる。時化で船がピッチングしている時は、船が上下しているタイミングに合わせて投げ上げるが、凧の時は船が上下しないので腕力がいった。

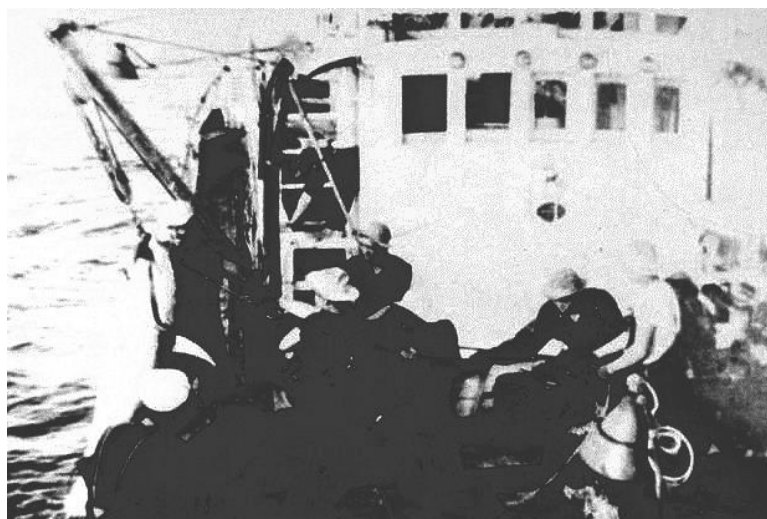
また、航海中や操業中は魚艙の氷が溶けたアカ水を汲み上げる作業も若い船員の仕事だった。

第3章 延縄漁

投縄は、殆どの船が全員で作業し、4時間から5時間程度かかる。餌は秋刀魚、イカ、鯖など色々なものがあった、特にトンボ縄（ビンチョウ縄）では秋刀魚は半分に切って使用したこともあった。揚縄の前に餌の節約でまだ明日も使えるような秋刀魚は塩漬けにして餌箱に入れて直して明日の投縄に使った。

投縄後、エンジンを止めないで、入れ始めの縄の位置まで戻ることがあり、これを「縄廻り」と言っていた。マグロがかかって暴れないうちに船に揚げようということである。時間が経ってしまうと縄がもつれ、死んでしまうと重くなり揚縄に手間取るからだ。

揚縄も全員で約12時間以上、魚の食いが良いと夜が明けてしまうこともあり、寝る間もなく投縄にかかってしまうことも度々あった。ラインホーラーは機関室のエンジンから平ベルトやVベルトで回っていた。その他、海水を汲み上げるのに散水機というのがあった。桶でも汲み上げていたが、水が大量必要な時は、散水機が手っ取り早かった。散水ポンプも機関室のエンジンからVベルトで作動させていた。



漁労中

3-1 延 縄

延縄漁具は、幹縄部（径8～10mm×50m）と浮縄（12m）、枝縄の上部（径5～8mm×12m）は綿糸系で、枝縄の中部であるセキヤマ（積山ワイヤー4m）は、26番ワイヤーに綿糸を巻いたもので、これらの綿糸系は消耗期間を長く保持するために、出港前に船員が岸壁の施設でコールタールに染めた。コールタールに染める施設は浦和町の流川と御倉山の近くにあった。（現在の御倉山公園の一部）

この縄染め作業のコールタールの取り扱いが大変で、衣服をゴムカップで防禦し、顔と手には白粉を塗り皮膚を保護する困難な作業だった。

セキヤマから先の釣針をつけるワイヤー（2～3m）は、27～28番線の7本合わせを使用していた。綿糸系の漁具は、すべて柔軟性が無くて硬く、コールタールが落ちるまでは縄と縄がくっ付いて、作業的には利便性にほど遠いものだった。操業中の使用過程でも傷つきやすく耐久性がなく、また消耗期間も短くて、ただ一つの利点は重量があり海中での沈下度が優れていた。

昭和35年(1960)以降、使用漁具が近代的に改良され、化学合成繊維系のクレモナ（幹縄、浮縄、枝縄）やロンヤー（セキヤマの代替品）、ナイロン（釣元ワイヤーの代替品）と次第に改革され、戦前からの永い間の不用意不便利な漁具から開放されました。何よりも以前の綿糸系やワイヤー系は伸縮性が無いので、マグロを船内に捕りこむ時に逃がすのが多く、弾力性のある新漁具は釣獲率を大幅にアップした。

マグロの種類は、

(a) クロマグロ

大型で大きいものは全長3m、体重350kg以上になる。

(b) メバチマグロ

目が大きいのが特徴、50～100kg程度、大きいものは全長2m、体重150kg以上になる。

(c) キハダマグロ

肌全体が黄色味を帯びている。30～50kg程度、上下の尾びれが長く体型は他のマグロよりも体高が低く、全体的に細長い形をしている。大きいものは体長2m、体重100kg以上になる。

(d) ビンチョウマグロ

トンボ、ビンナガともいう。胸ヒレの長いのが特徴。比較的小型で10kg前後が良く獲れた。20kg以上のマグロはまれであった。

(1) ラインホーラー（自動延縄巻き上げ機）

マグロ漁船には必要欠くことのできない機器で、揚縄作業で幹縄を巻き込むものである。縄の巻上げは、構造上から摩擦車式に入るもので、なわ巻き滑車、なわ押え滑車、なわ引き滑車からなる。これに回転停止ハンドルと変速クラッチハンドルがついている。海中より揚がる幹縄は、右舷側のサイドローラーから前輪ホーラーのV字型溝の摩擦で巻かれ、大輪のメインホーラーの輪ゴムと小輪の押さえゴムローラー（通称金玉）の補助力で、幹縄は縄受台にコイル状で積み重なる。

主機関の動力により船体中央の機関室より、平ベルトやVベルトを通して、シャフトとギアで伝達していた。その後、油圧によって作動するようになった。マグロ漁船には必要欠くことのできない機器で、揚縄作業で幹縄を巻き込むものである。

ラインホーラーの船首側に巻上用キャプスタンが付いていて、水揚げ時に魚艙からの引き揚げや揚縄時の大物マグロの海上からの引き揚げに使った。



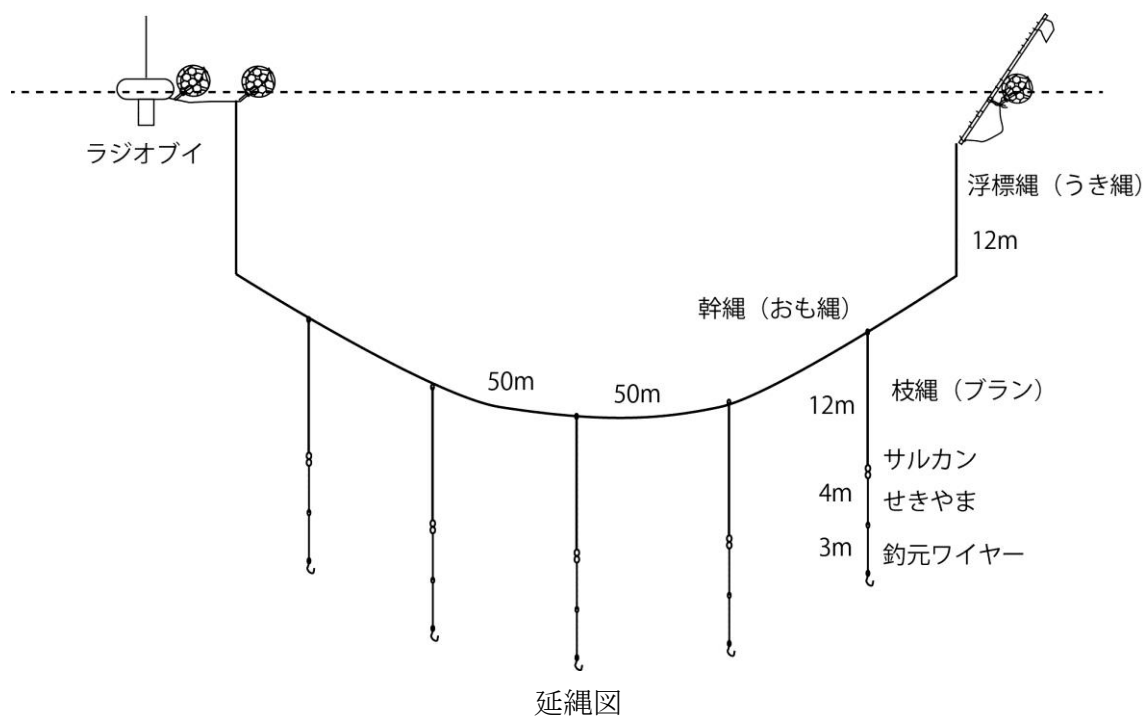
ラインホーラー

(2) 漁具

まぐろ延縄漁具は海面から100～200mまでの比較的表層を遊泳するマグロ類、カジキ類、サメ類等を漁獲するように作られたもので、対象魚によりその構造にも若干の差異がある。通常、大縄、トンゴ縄（ビンチョウ縄）、メジ縄の3種類に分けられていたが。

延縄は、幹縄、枝縄、釣針と浮子（浮標）縄によって成る。縄の資材は、古くは麻糸が用いられたが、綿糸に発展し、更に合成繊維の発達普及から幹縄にクレモナ、現在は、ナイロンテグスや新素材（ケプラー、ベクトラン）を使った細縄となっている。枝縄、浮子縄にナイロンが使われるようになり軽量化、効率化が進んだ。

漁具の主要部は、幹縄、枝縄、釣針と、これに補助的な浮標縄（うけなわ）、浮標玉、浮標ランプ、ラジオブイによって漁具として機能を発揮する。延縄は1鉢（1枚）を単位とし操業にはこれを連結して使用する。



メバチ・ビンナガ漁具（一鉢）の仕様を示す

① 幹縄（オモ縄、ミチ縄）	300～350m	} (40～50m 間隔で接ぐ) (一針あたり)
② 枝縄（みよま）	10～20m	
③ セキワイヤー（よりこし）	3～4m	
④ 釣元ワイヤー	2～3m	
⑤ サルカン＜真ちゅう＞	2個	
⑥ 釣針＜鋼鉄＞	26～28号	
⑦ 浮標縄（うけ縄、たて縄）	10～20m	
⑧ 浮標（ビン玉）	24cmφ	
⑨ 浮標竹（ボンデン）＜竹＞	3～3.5m	
⑩ 標識（旗）＜クレモナ、ナイロン＞	20×25cm	

- | | |
|---------|----------------|
| ⑪ ラジオブイ | 縄全体の両端・中央部につける |
| ⑫ 浮標灯 | 20～25鉢毎に1個使用 |
| ⑬ スナップ | |

(a) 浮標（浮子・ビン玉）

昭和 30 年(1955)頃までは殆んどガラス玉を使用していたが、破損して消耗が激しいために、ポリ玉と呼ぶ化成原料品のハイゼックス製浮子玉を使うようになってきた。目印の浮標竹（棒伝竹）も排除されて、浮子玉の上にアルミ製の蛍光管や蛍光板を付け代用された。夜間用の浮標灯（ダルマ灯・バッテリー内蔵）は以前のままだが、新しく漁具探索用としてラジオブイ（電波発信）が、揚縄の最終部に取り付けられて操業中の延縄切断時には、方向探知機で探索し漁具流失防止と切断の早期発見に利用されている。



ビン玉

(b) ラジオブイ

1.7MHz～2MHz の中短波を利用した、信号発信機で、主に漁場で投下した延縄に付け、送信機とバッテリーが入った、筒形の本体にホイップアンテナが付き、ドーナツ形の浮き輪が付いている。ラジオブイの探知には方向探知機を使う。

(c) スナップ

従来の枝縄は幹縄間の連結したリング（輪）に、枝縄端末に作ったボーズ（こぶし）を通して両手で縛り連結した。幹縄が一本化になり枝縄の取付けには、ステンレス製のスナップをつけて、取り外しが自由自在に出来る簡単なものになった。



第 8 三栄丸（39 トン，昭和 35 年 11 月進水）

3-2 操 業

(1) 餌 料

餌の適否は漁獲成果に大きく影響する。まぐろ延縄では活魚の他、冷凍の餌を用いる。餌の種類は一般にサンマ、イカ、イワシ、サバ、ムロアジなどであるが、漁場、対象魚種によって、餌のサイズを漁労長が選択する。

取り付け方法は、一般にはサバ、サンマは釣針が頭頂部から口に抜けるように刺し、イワシはエラぶた、イカは尾部近くに刺す。

特に、トンボ（ビンチョウマグロ）縄では秋刀魚は半分に切って使用したこともあった。揚縄をスタートして明日も使えるような秋刀魚は塩漬けにして節約し、餌箱に入れて直して明日の投縄に使った。



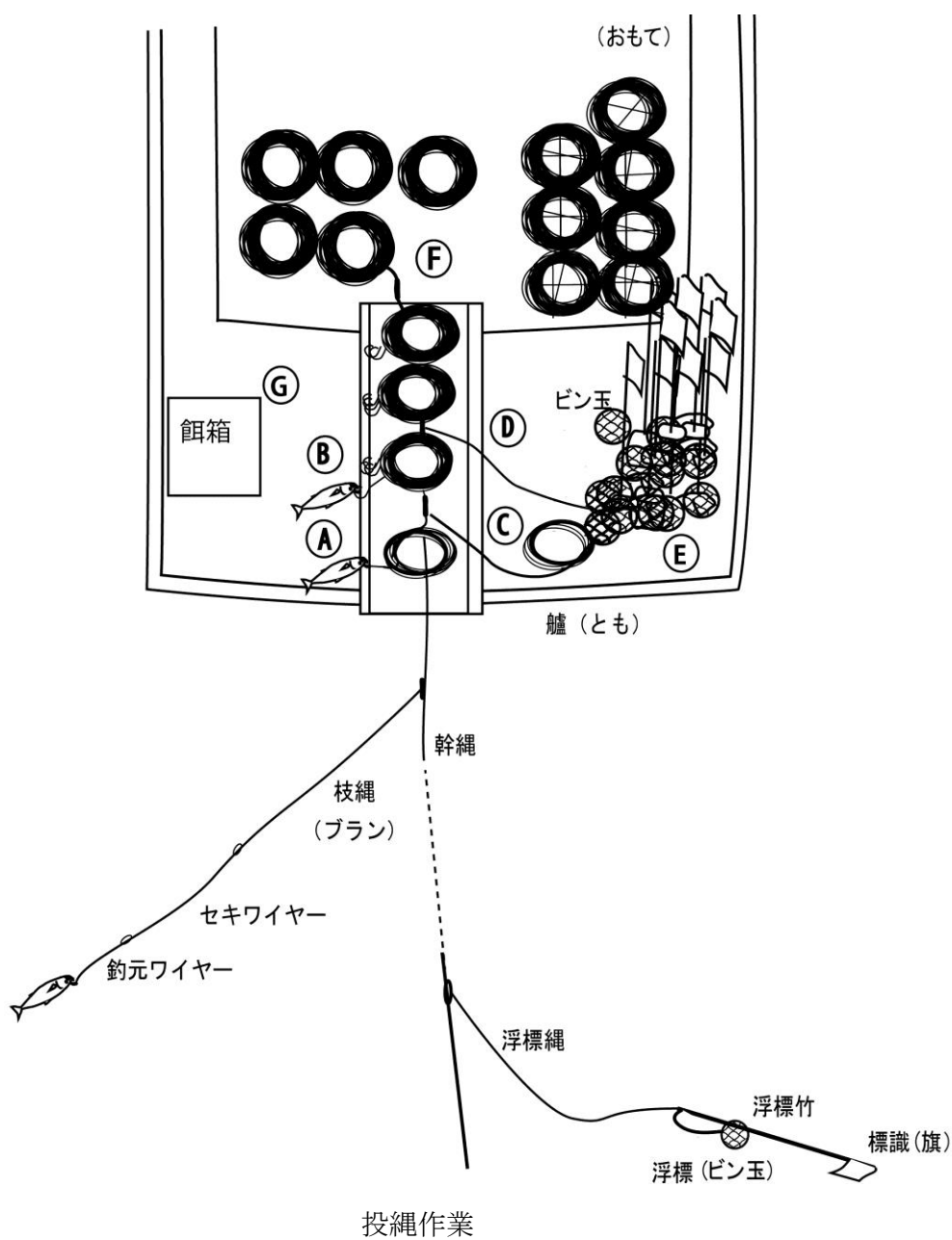
生き餌 サバ釣り

(2) 投 縄

投縄は、夜明け、朝縄が行われる。投縄作業は、幹縄、枝縄、浮標縄（うけ縄）、浮標、ランプ、ラジオブイを投入し、かつ、釣針に餌料を 付けながら減速力（10ノット程度）で進行する。投入は、木製のスライド(滑り台)船尾に取り付けて、幹縄を中心に左右直角方向に 枝縄をうけ縄と浮標、ランプ、ラジオブイを投入するようにした。投縄は、殆どの船が全員で4～5時間かかった。釣針の深度は50～200m、延縄の延長は300鉢で枝縄数（釣針数）も2,000～2,100本になり、縄の長さも90km～100kmにもおよぶ。

図に投縄の人員配置を示す。

- ①：餌をつけた枝縄を取り、投入する。
- ②：枝縄より釣針を引き出し、餌をつける。
- ③：幹縄を投入する。
- ④：浮標縄を幹縄に結ぶ。また、⑤の位置に移動し凍った餌の切離し作業をする。
- ⑤：浮標を投入する。
- ⑥：縄運び（一鉢毎に十文字に「もっこ」で縛り整理してある）
紐を解き、幹縄を連結し、スベリ台（スライダ）へ送る。
- ⑦：餌の運搬及び凍った餌の切離し作業をする。



(3) 縄待ち

投縄終了後、揚縄を始めるまでの間、魚が釣針にかかるのを待つため 4~5 時間、延縄の終端の浮標を目標に泊待機（ながし）する。船内では、この間を利用して、揚縄準備、魚艙等の整理を行い、その間に休憩もする。

“縄回り”と言って、浮標にそって投縄進路とは反対に航行し、縄の状態（浮標の沈下の状態）を観察する。釣針にかかった魚を船内に取り入れ、代わりの餌料を付けて再び投入したこともあった。マグロがかかって暴れないうちに船に揚げようということである。時間が経って死んでしまうと重くなり揚縄に手間取るからだ。また、死んだ魚は値段も落ちてしまうので、少しでも高く買ってもらいたいので、ブリッジの当直者（主に漁労長、船長、それにブリッジ脇が交代で当たっていた）は一生懸命だった。マグロが喰っていれば、ビン玉の沈み具合でわかる（その頃は旗をつけた竹竿にビン玉をつけて目印にする）。喰っていたら睡眠中にかかわらず、ベルが鳴り、起きてデッキに出ていかなければならなかった。

(4) 揚 縄

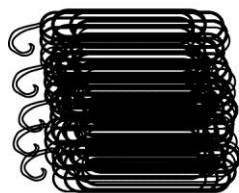
揚縄は普通風下から風上に向かって行われる。幹縄を船首右舷斜め方向から揚げるよう微速前進、停止や半速など機関を種々に調節して操船する。操舵には漁労長、船長、甲板長、航海士等が交代で当たり、縄に過度の張力を与えぬよう留意する。普通揚縄には 12~14 時間を要する。魚の食いが良い時や、縄切れやエンジントラブル、時化の時は夜が明けてしまうこともあった。その時は、寝る間もなく、次の投縄の作業に入ることが度々あった。



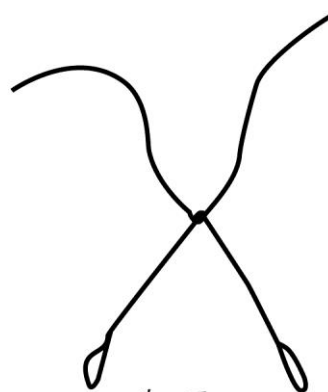
舷門からマグロの引き揚げ

図に揚縄の人員配置を示す。

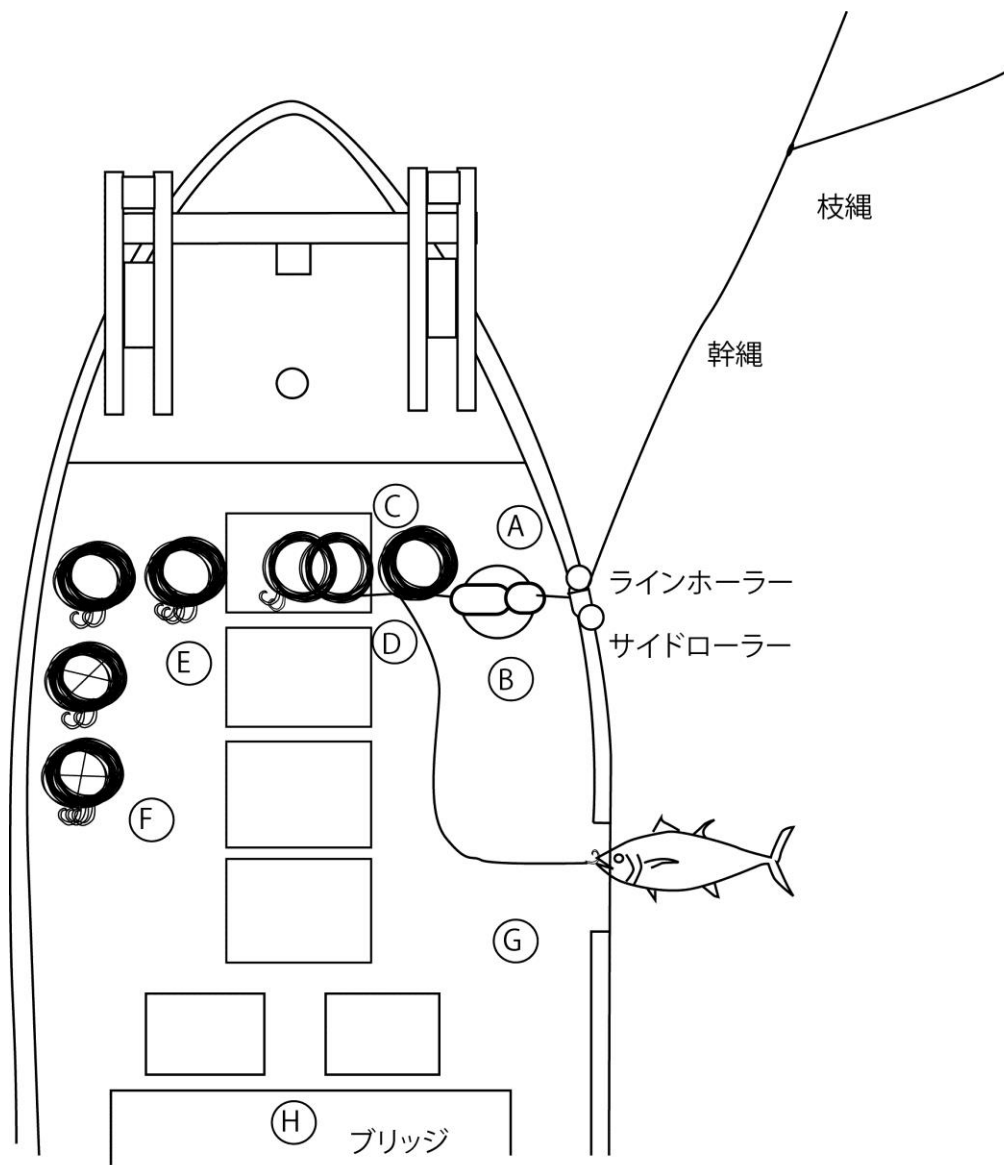
- ①：網の巻上げ速度を調節しながら枝縄をサイドローラー及びラインローラーから外して手繰り揚げる。また、魚がかかっている時は幹縄ごとラインローラーから外して、魚の引き揚げ口(舷門)から魚を甲板にいる全員で獲りあげ、再び幹縄を巻き始める。
- ②：枝縄整理（幹縄についた枝縄を丸く束ねて釣針を枝縄にかけて、④に渡す。）
- ③：幹縄整理（ラインローラーの受縄箱に丸まった縄を枝縄連結毎に引っ張り出して整理する。浮標縄は幹縄より解く。）
- ④：②より受けた枝縄を③が整理した縄の上に乗せる。
- ⑤：幹縄・枝縄及び釣針位置を合わせて、1鉢ごと「もっこ」で縛る
- ⑥：整理された1鉢ごと、艫の縄置き場へ持ってゆく。
- ⑦：浮標・浮標縄を整理して艫に運ぶ。
- ⑧：揚縄が右舷側のため右回転しなければスクリューに巻くことが多いので、幹縄の張り出し方向を確認し、①と連絡しながら操船する。



1鉢(1枚分)



もっこ



揚縄作業

(5) 魚体解体、脱血、水洗い等

マグロは腹を切って内臓をエラから切り出し、すべて捨てる。散水機で塩水洗いしてから、魚艙内に入れた。パーチ（耐水紙）で包み腹側を上にして、氷付けにした。鰓（エラ）及び内臓を取り除いた部分には、氷を詰め魚と魚の間にも氷を詰めた。

フカが釣れた時は鰭（ヒレ）を切り取って捨てて、カジキが釣れた時は、内臓は取っておき、塩辛や煮付けにするため保存する。散水機は機関室からベルトがけで回していた。

鰭（ヒレ）の売上金は船員で分配され、船員の副収入になった。



マグロの処理

3-3 漁場

(1) 三陸沖マグロ漁

39トン型マグロ漁船は、夏の漁願相撲が終わったら、釜石を基地とする三陸沖へ出漁した。三陸沖のマグロを主体に、三陸沖はイカが豊富にいたからそれを釣って活餌にして約2～3ヶ月間、それが終わると串木野へ帰って東シナ海を正月前まで操業した。東シナ海も餌つりをし、主にサバ、イカ、それを活餌にして操業をしていた。

魚種はカジキ漁、鮫（サメ）漁であった、正月が過ぎたらトンボ（ビンチョウマグロ）漁になる。こちらは静岡県清水を基地にしてマグロ時期まで基地にする。トンボ漁は伊豆諸島沖を中心に3月頃まで、マグロ漁は、小笠原沖から紀南沖、大東島沖と移動する。7月ごろ串木野へ帰港する。まさに、串木野のマグロ船団は港に出たり入ったりが多かった。特に清水を基地にしてのトンボ漁、マグロ漁はピストン航海だった。入港して水揚げがすむと船を洗った後すぐその日のうちに仕込み、翌日出港、息つく間もないスケジュールであった。

このことから清水の人たちは、串木野船団を「神風マグロ船」と呼ぶようになった。ある時期ではトンボ漁の最盛期には清水魚市場の岸壁には串木野船団が2重3

重つなぎで水揚げを待っていた。普通、水揚げは夜中の12時ごろから始めて夜明け前終わっていたが、二重三重つなぎの時は、前の船の水揚げが済み次第、明け方頃から始まった。執筆協力者の小玉睦己氏の経験では、昼頃から水揚げして夕方前に終わった記憶がある。あの頃の清水魚市場はものすごい活気があった。水揚げしたトンボはほとんど缶詰となった。

(2) 根拠地（水揚港等）

鹿児島県でのまぐろ漁業の根拠地は串木野が中心であった。戦後ほとんど全滅状態であったが、復興金融公庫の漁船建造資金融資と漁業者の熱意で昭和25年(1950)には20～40トンを主にまぐろ漁船は36隻を数え、先人たちの開拓した五島沖、済州島周辺を漁場とした。当時は10日～2週間サイクルで出港、帰港、水揚げを繰り返し、串木野市漁協の水揚げ場は、カジキ、マグロ、サメ等、足の踏み場もないほどだった。入札後はトラックで運搬された。

昭和27年(1952)、李ライン設定による済州島周辺漁場からの転換を余儀なくされた。このため、大消費地を背景にした三陸、関東、東海、近畿への水揚げ根拠地の移動となって、昭和45年(1970)頃から、地元串木野への水揚げは激減し、八戸(青森県)、釜石(岩手県)、気仙沼・塩釜(宮城県)、東京・三崎(神奈川県)、清水・焼津(静岡県)、勝浦(和歌山県)などが主要となった。



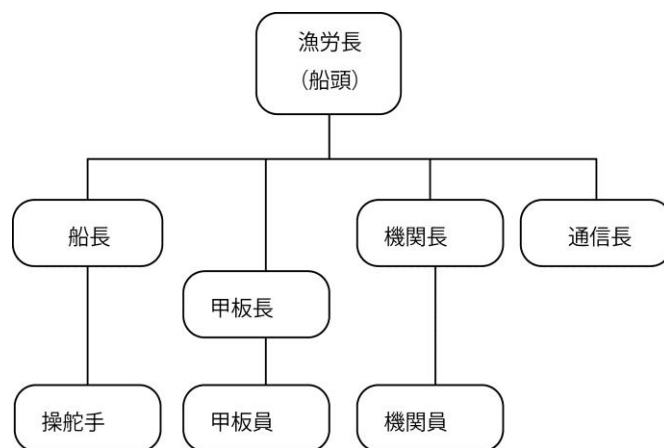
富士山を見ながら入港中



第4章 船員

4-1 船員の構成

39トン型のマグロ漁船の船員数14～15名であり、漁労長の指揮のもと、図のような組織になっている。漁労長、船長、機関長、通信長以外の役職ははっきりと決められていない。



船員の構成

海技（航海・機関・無線）に関する資格を持っているものは船長、機関長、通信長であり、その各部の責任を負う。

船長とはその船を運行する上での責任者であり、漁労長（船頭）はマグロ漁における最高責任者である。船長が漁労長を兼任する場合もある。漁労長の腕ひとつで船の好不漁が決まるといわれている。また、漁労長が甲板部、機関部の人数の割り振りを行う。漁労長は船全体のまとめ役であり、親代わりでもある。

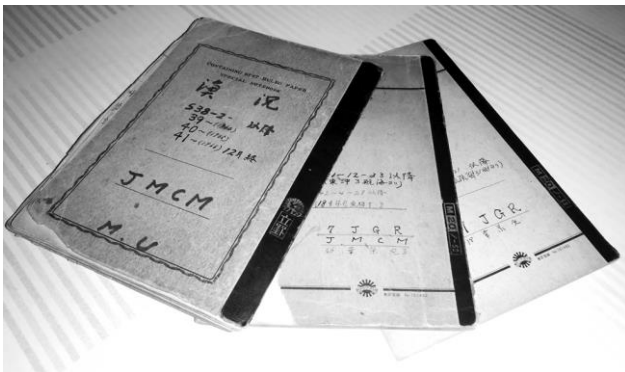
マグロ漁では、その海域の海水温度、潮の流れ、風の強さなど熟知し、過去の操業で実績のある漁師が採用される。また、船員に信頼される漁師であることが条件だ。船員からは通常、「船頭（せんづ）どん」と呼ばれる。



船頭を囲んで

マグロ漁船の中では船員のプライバシーは無視される。すべてが船の中では船員全員が生活を共有しているため、船員はほとんど同じ地域の出身者や親類縁者で構成されている。漁労長は親として気配りをし、信頼されることが要求された。船員同士、同じ年齢同士は「どやっさん」と呼ぶが「同役さん」からきたのだろう。

4-2 漁労長（船頭）の漁況（記録）帳



この写真は、幸栄丸（神崎水産(有)）の漁労長 上竹正夫 氏の漁況記録である。

昭和38年(1963年)2月7日～昭和41年3月に第6幸栄丸(72トン)、昭和41年4月～昭和45年第8幸栄丸(111トン)。記録を見ると日付、位置、投縄方向、天候、風力・風向、潮流、

水温、投縄鉢数などと魚種及び漁獲数などが細かく記されている。日付の端には、特記事項があり、串木野のマグロ船との出会いや大物マグロがかかった時の記録などがある。また、一航海ごとの冒頭にはその時の乗船、下船者名が書かれていた。

月日	位置	投縄方向	天候	風向	風速	潮流	水温	投縄鉢数	魚種	漁獲数	特記事項
3-29	177-24E	E NE	①	W	33M	27.7-28.2	24.06	6	1.16	4.1	1.21(1.00)
3-30	177-26E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-31	177-28E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-1	177-30E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-2	177-32E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-3	177-34E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-4	177-36E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-5	177-38E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-6	177-40E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-7	177-42E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-8	177-44E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-9	177-46E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-10	177-48E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-11	177-50E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-12	177-52E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-13	177-54E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-14	177-56E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-15	177-58E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-16	177-60E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-17	177-62E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-18	177-64E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-19	177-66E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-20	177-68E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-21	177-70E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-22	177-72E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-23	177-74E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-24	177-76E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-25	177-78E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-26	177-80E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-27	177-82E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-28	177-84E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-29	177-86E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4-30	177-88E	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-

漁況の記録（昭和38年3～4月）

一点鐘：

漁況の記録は昭和 38 年 3 月 18 日、清水港出港時の第 6 幸栄丸の漁労記録であるが、出港時の乗船記録の中に学生 2 名というのが記されている。その学生の一人は執筆協力者の後夷健次氏であり、彼も串木野中学校の卒業式(3 月 15 日)を終えて直ぐに、第 6 幸栄丸に乗船している。彼はその後、無線通信士、船長を経て、長く漁労長をしていた。

4-3 船内食料

生鮮食料は、野菜を沢山積んでいけなかった。仕込みの時に魚鎗に氷を積む時にキャベツをナイロン袋(10~15 個入り)、数袋に分けて入れ、魚艙を冷蔵庫代わりにしていた。しかし、魚に使う氷が必要な時や氷を出す時にスコップの先でキャベツをナイロン袋の上からグサリと突いてしまう。大根、ニンジン、ゴボウ、白菜も魚艙に入れて保存したが長持ちしないので少量しか積めなかった。ジャガイモ、玉葱は船尾の倉庫に入れてあったが、ジャガイモは何日か経てば芽が出て来るようになる。玉葱も湿気で腐ってくるようになると、知らずに手を入れたら腐れ玉葱の中へ手を突っ込む。その腐った匂いが手を洗っても何日も残る。船尾の倉庫といっても木造船は湿気がある程度あるから完全に密封されているわけではない。

味噌、醤油は地元串木野のものを使い、特に味噌は各船主の家で船員の家族が杵を持ち合い、1 年に何回かつくった。醤油は松藤醸造店のもので、特に刺身醤油は松藤醤油が美味しかった。生鮮野菜は魚艙の中のキャベツしかない。それが無くなると、乾燥野菜(盛り大根など)、乾物(乾麺も含む)、缶詰、佃煮、即席ラーメン(当時はお湯を入れるだけの簡単なもの)、刺身はほとんど毎日食べていた。航海中に下げ縄にトンボ、鰹、シイラがかかれば、刺身になるか、手製のつけあげになった。

また、操業中でも鮫(フカ)などに食われたトンボが揚がったら、つけ揚げになった。39 トン型の時代は約 1 ヶ月の短い航海だったから、そんなに沢山の食料を積む必要は無かった。

毎日の食事は朝食がご飯・味噌汁・漬け物・その他、昼食がご飯・刺身であり、夕食はご飯と色々な副食があった。

食事は船尾で行い、時化の時は炊事室と船員室で食事をした。操業時、投縄では最低限、必要な人数で投縄をしながら、その他は食事をして交代する。揚縄の時も交代で食事をしていった。

(1) マグロの胃袋（ワタ）の蒸し焼き

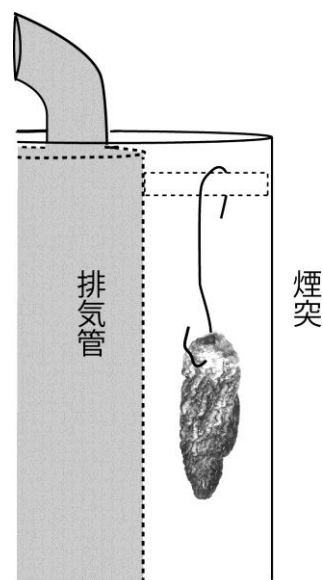
マグロを釣り上げた時に内蔵を取り出して、海水で洗ってから魚艙で氷漬けにする。取り出した内臓の胃袋（ワタ）は裏返して海水できれいに洗って、その中に切り取ったエラ部の身（魚肉）、心臓や他の内臓を入れて詰め込む。

詰め込んだ口に針金をつけ、煙突の中の排気管の脇（ふあな）に吊して蒸し焼きにする。海水で洗っているのものでそのままでも塩味が付く。胃袋が良い焼き具合になると、中身も程良い蒸し状態になっていて、美味しい。

揚げ縄作業の合間や食事の時に食べるのだが、作業の疲れを癒すおやつ代わりにになった。

心臓は三角錐をした赤い筋肉の部分と「歯もっちゃげ」（白いらっきょう状）から成っているが、血抜きをして蒸し焼きや刺身にして食べた。歯もっちゃげはゴムのような歯ごたえがあって美味しい。心臓の赤い部分は薄く切り、刺身にして酢醤油で食べるととても美味しかった。

食事の時の「だいやめ」の塩けになった。



煙突(ファンネル)焼き



第 26 丸二丸（39 トン，昭和 35 年 1 月進水）

4-4 船内生活

(1) 航海中の水洗い

船内では清水は貴重であり、清水タンクの水は食用として使用された。調理器具を洗う時や米をとぐ時、また、食料を洗う時は海水を使った。

航海中や投縄後、雨の時は石けんをつけて体を洗ったが、石けんが取り切れない時などは、海水をかぶったり、飛び込んで洗った。洗濯物は雨水で洗うこともあった。乾くと着ているものは塩が吹き出してきた。スコールが長く続くような時は、シート(帆布)の四方八方を少し上に縛り、それに雨水を貯めて、身体洗いや洗濯などをした。これは低緯度の南方海域でのことであり、冬場のトンボ漁や伊豆諸島近海では無理であった。

トイレは船尾のところに穴が開けてあり、そこに座って用便をした。時化た時は船が上下する度に海水が尻と叩いた。トイレはあちこちの船の出(舷檣板)の小縁から尻を出して用便をすませていた。これは、時化の時は大変危険で船体のどこかに挟まっていなくて海中に落ちそうであった。

一点鐘：

帰港した時に久しぶりに銭湯に入ると垢がいっぱい出てきた。清水では「天狗湯」という銭湯が港のすぐ近くにあり、トンボ漁の時は串木野船団の船員が風呂を占有したようなものだった。湯船のお湯もすぐ汚れた。

(2) 作業用具・嗜好食品

(a) 作業用合羽・雨具

操業時・雨天時の合羽は上下に分かれたものを使用していた。ゴム合羽、クレモナ合羽、予備を一着ずつ持っていた。少々の傷や破れは補修した。

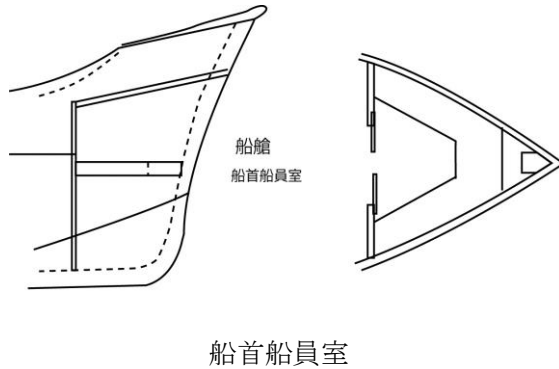
補修用具は個人でも、船でも持っていた。長靴はゴム製がほとんどで、手袋は軍手(綿糸製、ナイロン混合製)を使った。

(b) 嗜好食品

出港の時はそれぞれ、嗜好食品を持って行く。湿気ってしまう飴類や菓子類は蓋がしっかり閉まるブリキ缶(茶筒)等に入れていったようだ。煙草なども操業期間に応じて必要な箱数だけ持っていた。酒類も晩酌程度、操業時以外は飲むことができた。寝酒で飲む船員が多かった。

(3) 船艙（帆棚）の寝床

船尾の船員室は狭い、船首の船艙の床に寝るのは、かしき（炊事係）を終えた17歳から20歳までの若者である。船艙は予備錨、アンカーロープなどを収容するロッカー等になっているが、内壁の両舷と船首側に床が設けられている。船艙は航海中、ピッチングのはげしいところであり、船首を叩く波の音も大きい。航海中、寝床にするには不向きなところである。しかし、船尾部の船員室では満杯になり、1～3人の若者の寝床となる。当初はピッチングや波の音に何度も起こされる。住めば都、だんだん慣れ始めると揺れや騒音も眠りの中にかき消される。時化の時は、船尾の船員室で食事をとろうにも、狭い外縁の作業通路は危険で船尾へ渡れなくなる。また、激しい時化の時は船頭から安全のため船尾へ移るように指示が出る。



(4) 機関員とウエス

ウエスは機関室では油拭きには欠かせない。ウエスは白シャツ、白綿下着、白ショーツ、シミーズ、ブラウスなど綿製品の古布を洗濯・乾燥して、大きいものは裁断したものを重ねて縛ってある。油類を拭き取るには綿の古着が一番良かった。出航前に必要量のウエスを積んでゆく。ウエスの中には女性用下着も入っており、男所帯の中で、機関員は楽しみの一つである。それを見つけると油拭きには使わないで大事にとっておく。

ある時、機関室が暑いので、着替えの下着も無くなるとウエスの中に入っていたシミーズを着て仕事をする機関員もいたとか。

(5) 一番若い船員

昭和 22 年(1947)生まれの串木野中学校同級生 647 名中、60 余名がマグロ船員として巣立っている。中学校 3 年の 3 学期には乗船する船は既に決まっていた。ほとんどは叔父や縁故者の乗船する船に乗ることが多かった。卒業式を終えると 4 月を待たずに乗船する。最初はかしき（炊事係）からスタートするが、子供の頃から漁師になることが宿命のような漁師家庭で育った彼らには悲壮感はなかった。数年すると、甲板員になり、将来の甲板長、漁労長になり、資格を取って、船長、機関長、通信長(局長)になってゆく。



一番若い船員

一点鐘：

写真は執筆協力者の大雪美弘氏が串木野中学校卒業式（昭和 38 年 3 月 15 日）を終えて、清水港で待つマグロ漁船「第 12 三代丸」に乗船した時に撮影したものである。

(6) 新米船員の船酔い

中学校を卒業後、初めて乗船した新米船員は出港してから 1 週間近く、嘔吐の状態が続き生きた心地がしなかった。船頭から慣れるまで寝ておれと言われるが、出港 3 日目頃から操業の準備で、ビン玉運びや縄の整理に声がかかり、使い走りをさせられる。

気分が悪く食事が取れないため、力がないので失敗ばかりする。作業時は先輩船員から叱咤が飛ぶ。食事の時は吐いても良いから食えと言われて無理に食べさせられた。そのような経験をして、少しずつ空腹気味から食事が少し喉を通るようになっていった。操業を終える頃には漁撈作業にも慣れ、余裕が持てるようになった。

(7) 航海余話

自 信

南竹 纓二

ニューギニア沖の操業を終えて帰路について明朝午前 6 時のことだった。夜明けの空には星がきらきら輝き、海も凧でエンジンの調子も好調で海面を滑るようにして航海を続けていた。船員達は昨日までの長い操業の疲れで寝静まっていた。ただエンジンの音岳が好調に同じリズムを刻んでいた。東の空が白んで涼しい朝風が肌をなでてゆく。周りに島影もなく。僚船の影もない。水平線だけが船を取り巻いている。

操舵室で羅針盤の指針を N(北)に順調な航海を続けていた。3 時頃より当直していた船蔵君は 6 時になったので、コック（かしき）を起こすため後尾の船員室へ行こうとして操舵室の引き戸を開け外に出ようとした時、どうしたことから、引き戸の敷居に足を引っ掛け、倒れ込むようにヨロヨロとしてそのまま海に転落してしまった。「しまった」と思ったがもうどうにもならない。海面に顔を出すと船はどんどん遠くなって行く。

泳ぎに自信を持っている船蔵君は一つも慌てなかった。身につけている肌着と袴下を脱ぎ捨てて褌一枚になり、身軽にして、気長に救助船を待つことにした。そのうちに一隻は僚船が通るだろうと思ったし、自分の船も起床時間になるので三時間も待てば引き返して来るだろうと考えて、待つより仕方がなかった。しかし、いろいろな不安が頭を過ぎてゆく。太平洋の真ん中に浮いた一片の木片に等しい。もし船のコースが少しでも外れたら、目にとまるだろうか、鱻（フカ）に襲われたらどうしようかと考えたりもしたが、もうそんなことを考えてもどうにもならないことだ。運を天に任せるより他はないと思うと、気が楽になり身体が海面に軽く浮くようになった。

操舵手を失った K 丸はコースを順調に走っていた。6 時 15 分、機関長はコックがお茶を運んで来るのを心待ちにしていたが持ってこない。6 時半になったので炊事室に行ってみるとコックは船員室で眠っていた。コックを起こして、急いで操舵室に来てみると戸は開けたままで誰もいない。変だと思ったので上甲板の船員室を覗いてみたが、船員が休んでいる。早速、操舵室に引き返し漁労長を起こし当直が見あたらないという、船蔵君だと判かった、二人とも転落必至とみて、全員を起こし船内を探させると同時にエンジンを停止し、救助策を話し合った。漁労長は羅針盤を確かめると NW(北西)に向いて走っていて、少し西にそれている。早速、反転全速力で南下する。全員の推測でコックを起こ

すために操舵室を出て転落したのだろう。その時六時頃だろうから、現在 6 時 40 分なので、40 分経過していると見て救助準備を進めた。

一番、視力に自信のある船員に双眼鏡を持たしてマストの上に登らせた。船長室の上から上甲板、皆腹ばいになり、水平線を、目を皿のようにして見つめている。海面すれすれに飛んでいる一羽の小鳥、飛び魚にも神経を使った。一人が見つけると全員で確認した。船蔵君は泳ぐのではなく浮いているだけにして、体力の消耗を減らしていた。東の水平線に真っ赤な太陽が昇って、光が顔を射した時に水平線を見回したが船影は見えない。海豚(イルカ)が背鰭を出して泳いでいる。鱈の群れではないかと心配した。

朝日が少し昇った時、北の方に小鳥のように見えてくる船影が確認できた。その時の喜びは口では言い表すことはできない。身体が軽くなり、今までの疲れも一片に吹き飛んだ。しかし、船影が近づくのが遅いように思えた。しばらくして船体が見え、確かに K 丸だ。マストに人が登っているのも見えてきた。だが、コースが少し東に外れているようだ。船は自分より 1000 メートル位、東を通過するのではないかと思われた。自分には船員一人一人が良く見えて来たが船からは自分が見えないらしい。東側を通り過ぎようとするので禪を外して、できるだけ高く横に振った。K 丸では漁労長以下、血眼になって海面を見つめていた・予定の時間を経過しているのに板切れ一枚、目につかない漁労長もコースを外れたのだろうかかと責任を感じたように呟いている。

太陽は明るくギラギラと海面を照らしている。予定の時間を十分位過ぎた時、マストの上から双眼鏡で覗いていた M 君が西の方の海上を指さして、真っ白い鷗(カモメ)のようなものがヒラヒラしているのを見つけた。

漁労長は、早速、マストに登り、双眼鏡を覗いた。「鳥なら動くはずだが、全然移動しない船蔵君に間違いない」と叫んだ。船はコースを西に変え全速力で走った。わずか 5 分位で船蔵君を全員が確認した。漁労長は興奮気味に若い船員に救命胴衣を着けさせて、急ぎ飛び込むように命令した。

船員一同、船縁を叩きながら「船蔵さん頑張れ」と声を合わせて叫んだ。こんな時は船の速度が遅いように感ずる。船蔵君を発見してから救助するまで 15 分余り、船蔵君が転落してから救助されるまで一時間半、彼は疲れている様子もなく、それほど心配しているようでもなかった。それは彼が泳ぎに自信を持っていたからであり、人並み以上の肝っ玉を持っていたからである。



串木野漁港（昭和 38 年）



串木野漁港（昭和 42 年）

4-5 報酬と経費

マグロ漁船では、現在のように労働条件の基準も無い時代だったので、漁獲物に対する水揚げの報酬も船主との契約で大仲歩合制度だった。大仲歩合制度とは、当航海の総水揚げ金額から、1航海に係る総経費（燃料、漁具、餌料、食糧、飲料水、保存用氷、漁撈及び航海の消耗品等）を、差し引きした残高を船主側が50%で船員側は50%の比率で配分する。

船員報酬の50%の配当分は、船員の総分代数（漁労長 2.0/機関長 1.5~1.7/通信長 1.3/船長 1.1~1.5/ブリッジ脇 1.1/甲板員 1.0/見習船員 0.8）を、船頭と幹部が協議の上で、職務の功績や怠慢により上記の基本分代数に若干プラス・マイナスされて支給される。

昭和38年(1963)頃、公務員の初任給(高卒)の月収が12,400円であったが、中学校を卒業したばかりの新米船員の最低賃金が12,000円であった。この外に水揚げ高に応じた配分があるので年収としては24万円を下らなかった。

昭和39年頃の神崎水産(株)の資料では、当時14名の船員に対して、19人分の割当があったと記録されている。



串木野漁港内のマグロ漁船

第5章 出港・帰港

5-1 出港

出航前に船艙に氷を積み込む。製氷所から送られてくる氷は、粉碎器で細かくされ魚艙に均等に入れられる。生鮮食料品はその後、魚艙に移される。

いよいよ出港となると、大漁を願い、家族がテープで見送ると、船は港内を一周して、汽笛を鳴らしながら別れを惜しんだ。港外出てからも防波堤での見送りに一周して出港する船もあった。



製氷所（平成24年撮影）



出港風景



出港 港内を一周する。 第3福漁丸(39トン, 昭和36年1月進水)

5-2 帰港

数ヶ月ぶりにマグロ船が母港へ帰ってくる。子供たちは帰港時刻に合わせて、父や兄の帰りを待っている。接岸すると赤銅色の懐かしい顔が目に浮かぶ。岸壁では各家に配るマグロ・カジキを切り分け、緑色のパーチ(耐水紙)に包んでゆく。漁師の土産は切り身や干しイカや塩辛などと汗の匂いの染みついた洗濯物だった。

家に帰り着いたら風呂にゆっくりと入り、久しぶりの一家団欒の食事を囲む。若者は家に着いても、なかなか家にとどまらない。船仲間や近所の級友と遊びに出かけることが多い。窮屈な船内生活から少しだけ開放された自由な時間を過ごしたいと思っていたことだろう。久しぶりの帰港、親は航海中の話を楽しみにしているが余り語るものがなかった。

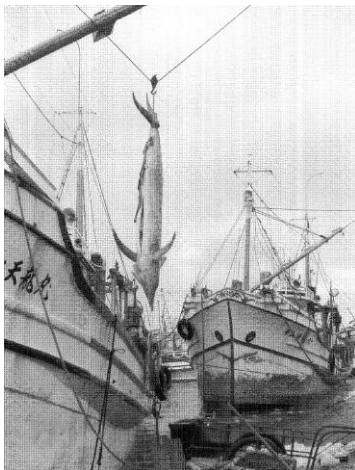
漁場が三陸沖や伊豆近海に移ってからは、清水港や焼津港で水揚げして、何回か操業してから母港へ帰ってくるため、我が家への帰参は3ヶ月以上になることがあったが、ほとんどのマグロ漁船は正月や恵比須神社の漁願相撲には母港に帰港していた。





昭和 42 年頃の串木野漁港、旧水揚場は昭和 40 年台風 15 号で全壊し、昭和 41 年 3 月、串木野漁協魚市場が完成

(1) 水揚げ



昭和 30 年代 カジキの水揚げ

昭和 30 年代は東シナ海のカジキ（マゲ）漁が豊漁で串木野港は水揚げで賑わった。カジキの口先は揚げ縄の時に切り取って魚倉に入れるが、マカジキの口先は槍状の形をしていて、縄の補修作業をする時のスパイクになった。また、

メカジキの口先は剣のように平べったく、口先の肉を取り除いて、飾り物として帰港した時の土産になった。

競りにかけられたカジキは傷まないようにパーチ(耐水紙)に包み、氷を入れたトロ箱で仲買のトラックで運び出される。また、フカ(鱧)漁をする船は、釣れたフカは解体しないで、そのまま魚艙に入れて帰港し、水揚場で解体される。フカヒレや肝臓は西浜町(本浦西)にあったヒレ加工会社と肝油製造会社に卸され、魚肉はかまぼこなど原料になる。フカが水揚げされると水揚場はフカの内臓の強烈な匂いが漂っていた。

船艙からの魚の取り出しには船内のクレーンシャフトが使われた。巻上げにはラインローラーのサイドについている巻上げキャプスタンが使われた。

一点鐘：

入港してから水揚げ場では、競りの時、鮮度を見るため、カジキの口先やマグロの尾びれの部分を少し切り取る。筆者は水揚場近くが我が家であったので、競りが終わると、切り取った魚肉片や内臓(ワタ)をもらって砂糖醤油で甘辛く煮込んで食べた。また、内臓(ワタ)は塩辛にもしていた。



昭和42年頃の串木野漁協魚市場での水揚風景

(2) 串木野マグロ船団

昭和30年初めから、串木野マグロ船団は清水港を基地として、三陸沖、小笠原諸島近海、南太平洋に出漁した。清水港の他、焼津港、三陸沖では釜石港を基地としていた。39トン型の航海日数は30日程度で基地へ戻る。

どこの港も串木野船団であふれていた。入港すると水揚げ待ち状態であり、水揚げが終わると次の出港準備にかかる。つかの間の休みは、若者は夜の町へと繰り出す。船員も遠く故郷を離れ、ピストン操業で士気の低下や市内で飲んで喧嘩沙汰や事件を起こす者もいた。入港時に下船する者も多かった。そのため、船主は船員の確保に苦勞した。39トン型の頃は 漁願相撲や正月は必ず母港に帰港し、その間にも帰港していた。釜石港から帰港する時はリンゴの木箱を持って帰った。中を開けると朮殻の中に入った赤いリンゴ(紅玉)が入っていて、この酸味が強いリンゴは何もなかった時代、家族の良い土産となった。清水港では清水銀座『中満』の最中や缶詰会社から「みかん缶詰」を土産に買って帰った。

昭和40年代になるとマグロ船の大型化や漁業経営の合理化のため、母港への帰港が少なくなり、半年以上、家を留守にすることが多くなってきた。

このため家族は清水港などの入港に合わせて、会いに行くことが多くなった。

大阪まで急行寝台列車に新幹線に乗り継ぐか、そのまま清水駅まで直行列車で行く。清水の宿泊先は「みかづき旅館」「ホテル東海(かなり後になってから)」「三保屋旅館」「船橋」「えびす屋」で 船主は「南栄館」が利用された。



清水港での水揚げ

一点鐘：

昭和 44 年(1969)は、39 トン型マグロ漁船の転機の年であった。1 月 13 日(金)に第 8 漁吉丸の遭難などがあり、安全操業や労務管理の問題について、漁協や船主組合、船員組合で話し合いが行われ、マグロ船の大型化が進められた。

串木野のマグロ船は、清水港・焼津港を基地として操業していたため、本浦船員組合では、串木野マグロ船団の漁労状況や船員の労務についての調査のために、清水へ 2 月、3 月職員の派遣を行った。

4 月 14 日(月)、清水市では、市役所で串木野マグロ漁船団 15 周年記念式典と新市場で大漁祈願祭が行われ、串木野満留市長、松元漁業組合長、富永市議会議長をはじめ、多くの関係者が出席した。

(3) 清水港水揚げの思い出

寺田 修

父の仕事の関係で串木野を離れ、特急「霧島」で清水駅に降り立ったのは昭和 33 年 8 月 27 日だった。工業高校卒業後 2 年が経ってから(有)丸新商店に入社して石油部に所属し、現在に至っている。

昭和 44 年頃は串木野のマグロ船は 39 トン型から 48 トン型へ、エンジンは焼玉からディーゼルへの過渡期だった。焼玉エンジンでは始動性が悪く、エアーを使い果たす船もいたが、そんな時はタンク船からエアーホースをマグロ船側に繋いで補充した。ビンナガマグロの時期は航海日数も短く、当時の清水魚市場の岸壁には串木野のマグロ船が 2



串木野マグロ漁船のビンナガの水揚げ
(旧市場から見た写真)

重から 3 重に繋ぎ、多い時は 4 重にも繋いで水揚げを待っていた。そんな時は魚市場の場外までも水揚げされ、通常夜の 8 時から 10 時頃に始まる水揚げも、この時期になると夕方 5 時頃から水揚げすることもあった。(船側では翌朝の競り開始までにかかなりの時間があったため、途中、マグロに海水を散布したりして、鮮度保持に苦勞されていたみたいだった。)

出航時間は現在の午前 11 時頃ではなく、飲み屋（バーやクラブ）の営業時間終了後の午前 1 時頃にホステスさん達の見送りを受けて、舳いを離し出港していった光景が記憶に残っている。

小生の石油部の仕事は重油の積み込みだったが、宮崎のカツオ船と串木野のマグロ船の入港が重なる時期には、朝 5 時から夜 10 時過ぎまで、夕食抜きで 2 か月間位、日曜日も無く毎日働いていた。船員さんも「イタコ 1 枚下は地獄の一丁目」と言うように、大変な重労働を強いられた時代だった。

思い返せば大変な時代、先人たちの御苦勞のお陰があって、現在の「日本一 マグロの町 串木野」があるように思い、長い年月が経った今も、串木野の旧友達と親交を深められることに幸せを感じている。



「ニチレイ」の固定砕氷機



マグロ漁船のビンナガの水揚げと移動式砕氷機で氷の積み込み



旧市場事務所、(有)丸新商店は出光看板左側



(4) 漁願相撲



昭和 35 年、漁願相撲に帰港したマグロ船



昭和 42 年、漁願相撲の当日、港内の漁船は日の丸、大漁旗を掲げて、豊漁を祈願する。

毎年、7月になると出漁していた串木野のマグロ船は全船帰港する。串木野漁港がマグロ船でひしめき合う。恵比須神社に大漁を祈願するための奉納相撲が行われるためである。相撲大会前日、船乗りの家庭では、明日のお重に詰めるごちそうを料理するのに大わらわである。出来上がったお重は近所にも配ってまわる。

当日は、港内の漁船は一斉に大漁旗を掲げ、相撲大会を盛り上げる。奉公に出ていた 20 歳の娘達は、奉公先に暇をもらい、相撲大会の接待役として花を添

える。これは、若い船乗りとの
の集団お見合の場ともなり、
多くのロマンスが生まれた。

二才衆は、恵比須神社より
ご神体を神輿（みこし）に遷
す儀式を行ない、それを担い
で、相撲会場に鎮座し、奉納
相撲がはじまる。

競技の前にそれぞれの船の
大漁旗を化粧回しにして、甚
句の披露をする。

漁願（ぎょがん）相撲の前日まで、波止場では甚句を唄いながら、踊りの所
作を稽古する風景が見られた。



土俵入り（昭和 35 年）



土俵入り（昭和 42 年）

昭和 43 年以降は船員の減少、マグロ船が大型化による操業日数の増加、マ
グロの漁場が遠洋になり、経費節減などで漁願（ぎょがん）相撲も行われな
くなった。

相撲甚句（本浦地区）の歌詞を紹介する。

<出船甚句>

眺めも清き恵比須が丘でよ 晴れの相撲を終えるなら
しばしの名残り別れをば 惜しみながらも船の上
見送る涙知らぬげに 笑顔で握る錨綱
五色のテープは風まかせ 別れの汽笛が身に沁みる
串木野港(みなと)を後にして 汐路遥かな三陸へ(インド洋)
白波けたてて幾千里 波を枕の夢かなし
鷗飛び交うその中を 昨日は東今日は西
逆巻く怒涛波しぶき この身は寒さに凍るとも
負けずに我ら元気にて 紅葉色づくその頃は
大漁旗立て帰ります どうぞ皆さん留守中は
ご無事安泰いや栄え 今日土俵で祈ります
今日の土俵で祈ります

<入船甚句>

夕焼け色どる南の沖はよ 満船大漁の旗立てて
船足深く来る船は あれは串木野まぐる船
長の航海さぞやつれ 逢いたい見たいは皆同じ
電波は飛ぶ飛ぶふるさとへ
波路（汐路）遥かに種子屋久か 浮き立つ島は数々の
煙たなびく硫黄ヶ島 風手にのぼれば日向灘
朝日に輝く桜島 北にそびゆる高千穂や
南遥かに眺むれば 姿うるわし薩摩富士
岬の灯台後にして 船路は急ぐ薩摩湯
火立ヶ丘の山々も 近くなるのか海鳥は
群くみながら飛んで行く
ああ懐かしや串木野港 三月の旅路もつれづれに
無事に帰った嬉しさに 迎えるあの娘は
笑福えびす顔 明日の大漁夢見つつ
思いは同じおしどりの 愛と情との錨綱
愛と情との錨綱

<民謡甚句>

お国自慢を甚句に詠めばよ 北は北海盆踊り
津軽恋しやあいや節 八戸小唄で夜が明ける
今も昔も変わりなく 草木もなびく佐渡おけさ
どじょうすくい安来節 手拍子そろえて木曾え節
ヨサコイ節にはトンコ節 三井三池の炭坑節
東京音頭や舞妓はん 花笠音頭にゃ花が咲く
伊勢は津でもつ伊勢音頭 南国土佐の阿波踊り
博多祇園か黒田節
五島さのさの懐かしや ばってん熊本おてもやん
日向かぼちやのよか嫁じよ ひえつき節には鈴が鳴る
三味や太鼓にはやされて じゃんじゃん踊るは鹿児島
がつついよかよかハンヤ節
お国自慢のその中で 港串木野本浦の
相撲甚句は日本一 踊れ大漁の旗の波
踊れ大漁の旗の波

<嫁入甚句>

今日の良き日を甚句に詠めばよ めでためたの高砂よ
この浦舟に帆上げて 結び合わせて縁となる
金欄緞子の帯締めて 今日嬉しやお嫁入り
ほんにおまえは果報者
これもひとえに皆様の 厚い情けの賜と
受けたご恩の数々は 決して忘れるものじゃなし
これから先の日暮らしは 幸か不幸か知らねども
永久に契りし、その上は
暑さ寒さに気をつけて 波風荒き人生を
互いに手を取り乗り切って りっぱな夫婦になるように
母は 両手合わせて祈ります
まだまだ未熟なもの故に どうぞ皆様これからも
行く末永く頼みます
どうぞ皆様 頼みますよ

一点鐘：

<串木野サノサ>

明治の頃から串木野の漁師は長崎県五島、玉之浦、富江港を基地としてさば釣りやカジキ、マグロの延縄漁に男女群島近海を操業していた。これらの港の料理屋で唄われていた「五島サノサ」を、郷里を偲ぶ哀調に変えて唄ったものが「串木野サノサ」となった。

串木野サノサは掛歌として唄い継がれ、120余りの歌詞がある。

その中からマグロ漁船の船乗りの心意気を感じる歌詞を紹介する。

(ハア～)

百万の (ハア ヨイシヨ)

敵に卑怯はとらねども (ハア ヨイシヨ ヨイシヨ)

串木野港の別れには 思わず知らず胸せまり

男涙をついほろり (サノサ)

もう泣くな 出船の時に泣かれては 船を見送るそなたより
港出て行くこの僕は まだまだ辛いことばかり

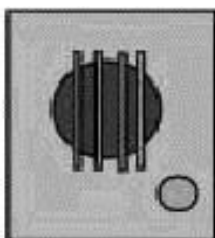
今出船 汽笛鳴らして旗振り交わし しばしの別れを惜しみつつ
船は出て行く海原へ ご無事で大漁祈ります

こんどまた 大漁してくれ大漁する 誓って港を出て三月
明日は満漁の帰り船 妻子の笑顔が目に浮かぶ

波静か 月さえわたる南の沖で いとし我が家の夢を見る
無事か達者か今頃は どうして暮らしているのやら

明日ありと 思う心の仇桜 夜半に嵐の吹くように
荒海稼業の我々の 明日の命を誰が知る

5-3 留守家族



夫や息子を漁に出している家では陰膳をして、いつも健康で無事に帰ることを願い、近くの恵比須神社に豊漁の祈願を行っていた。出航前になると、各船主の家で船員の家族が杵を持ち合い、味噌をつくり、準備をする。

昭和40年代まで、どこの家庭も親子ラジオが設置されていた。各地区のラジオ受信所で受信、増幅して、各家庭まで配線、音量調整付きスピーカボックスが取り付けられる。(受信所からの配線は一線を空中配線し、一方の線はアース接地されていた。) ラジオ番組は受信所が選択して送っていた。

本浦地区では毎日、午後7時頃だったと思うが、親子ラジオに漁労情報が流される。串木野漁業無線局に漁労中の各船舶から打電された電報を毎日受け取り、受信所から放送するのである。この時間だけは漁労に従事している家庭は一斉にスピーカに聞き入る。

「第六・・・丸、北緯・・・分、東経・・・分、・・・回目操業中」の後に「昨夜、皆無」「天気良好なれど、漁なし」「黒〔マグロ〕・・・本」「カシキ(炊ぎ・かしぎ)も元気」等と続く。漁船の肉親の安否と漁獲を確かめ、他船の漁獲情報のメモをとる。この電文は、各船とも漁獲を正確に送らない、この語句を使ったら、どの程度の漁獲量だと各船で決めていたようである。数十トンのマグロ魚船からどんな時化の中でも毎日、若い通信士は故郷へ電鍵(キー)を叩いた。

留守家族では、女性が家計をやり繰りしていた。1航海ごとの仮払い、半年後の生産払いなど複雑なので、収入額が一定しないため、漁の水揚げ高によっては家計が苦しくなる。あまり家計に対する計画性が無いため、大漁の時は贅沢な暮らしをして、不漁の時は暮らしに困ることが多かった。

船主からの漁協への毎月定額の振込金を生活の足しにしていた。ただ、少し大きな金が必要な時は、船員組合の借入金を借りていた、船員組合では労金の代行業務をしていて、必要な時に低利子で貸し付ける。計画性のない借入金で生活に窮するものもあり、船員家庭では計画的な生活費の管理が必要であった。

第6章 遭 難

6-1 遭難続く串木野港の表情

伊豆小笠原諸島方面で串木野マグロ漁船の遭難が続き、この一ヶ月間に5件、うち一隻沈没、4名の若者が海に吞まれた。串木野港は今、複雑な空気に包まれている。「悲しい事故を二度と繰り返すまい」の声も高まっている。鳥も通わぬ八丈島～これはもう一昔前の歌の文句、今の串木野漁港は80隻1,000人の船員が四六時中働いている海の漁場だ。

特に12月から5月までは串木野マグロ漁業の死活のカギを握るとさえいわれる好漁期、突然起こる激しい季節風、寒さと過重労働、小型船による無理な操業、事故の大穴は余りにも多すぎる。
(昭和36年1月27日南日本新聞)

昭和時代の遭難件数116件(134隻)について、以下に示す。

船体放棄	32件 (39トン 12隻)	全員死亡10件
一部死亡	22件	機関故障32件
座 礁	11件	その他 9件

(1) 「第12天竜丸」 (39トン)

- ① 船長 安田重義 外15名
- ② 昭和38年(1963) 3月13日
- ④ 八丈島近海
- ⑤ 3月8日清水港を出港、八丈島近海に出漁、12日は八丈島南方約408Kmの海上で4回の操業をした。13日夕方から15m~25mの風が吹き、全然連絡は無く、海空合同で広範囲にわたって捜索したが発見できず、対策本部では全員遭難と断定し、捜索を打ち切った。

一点鐘：

執筆協力者の勘場孝志氏の父 勘場清一さんもこの時、亡くなった。
彼は串木野中学校卒業式(3月15日)を前にしての悲しい出来事であった。
一ヶ月後、彼も新米船員として荒海に乗り出した。

(2) 「第 8 漁吉丸」 (39 トン)

- ① 船長 竹中良夫 外 14 名
- ② 昭和 44 年(1969) 1 月 12 日
- ④ 御前崎南 70 海里
- ⑤ 北緯 33 度 30 分、東経 138 度 20 分を漁場に向けて航行中、横波を受け傾斜し、浸水がはげしく沈没する。全員胴衣を着けて脱出したが、救命ボートが脱出前に大波にさらわれたため、1 名救助しただけで 14 名死亡した。

一点鐘：

竹中喜八郎通信長 (20) は、通信長という職務意識と責任感から身の危険もかえりみず、最後まで無線にかじりつき、「ダメ、受信機もダメになった。いま退船する。「VA」の悲壮な最期の通信を送って暗黒の波間に消えた。竹中家では、船長 竹中良夫 (53) と長男の竹中喜八郎通信長 (20) を同時に失った。

6-2 荒天下での操業

(1) 神風マグロ船

風速 28m を超す強風、潮煙の中で木の葉のように揺れながら出漁して行くマグロ船。これを見た清水や焼津の港の人たちは「串木野の“神風マグロ船”が出て行く」と驚きの目を見はった。“シケの時こそ漁がある”串木野マクロ漁業の伝統から生まれ出たこの言葉、シケの時、大漁した船と休んだ船の間は、くっきり明暗が浮かぶ。一方は勇猛心を船主、船員ともに誇り、片方は“ひきょう者”のらく印を押される。

操業か避難かの重大な取り決めは、全船員の意見によって、漁労長が決めるならわしになっている。「船主の一方的命令ではない。むしろ船員たちの積極的な行動によることが多い」、これは船主たちの言い分。なぜ、危険をおかしてまで、働かねばならないのだろうか。

南竹纒二船員組合長は、「罪は、給与体系にある。水揚げ高の歩合給のもとでは、身の危険をかまっていれば、妻子が養えない。先進地の三崎あたりでは、固定給が大きな比重を占めている……」。原因は風でも波でもないズバリ言っている。

(2) 尊い人の命

明治以来、串木野では 275 人の船員が、同じような状態で海の犠牲になった。船体装備の近代化が進んだ現在、事故は減るどころか、ますます増え、昭和 35 年(1960)は漂流を含め 21 件の事故、7 人が死亡。昭和 36 年に入って 4 件、3 人が死んだ。船数が増え、船員数が増えたという比較論では、片づけられない問題を含んでいる。

「時化の時、あなたは、救命胴衣をつけるよう命令したか」、遭難したマグロ漁船に対する海上保安官の鋭い問い、「そんなものをつけて作業ができるか」と反発的な答え、古別府海上保安署長は、「最新式の救命具は、ヒモを引くだけで圧さく空気でふくれる仕組みのものがある。これをつけておれば、作業のじゃまにならないし、十中九まで助かる。救命具をつける習慣を徹底させねばならない」と語っている。

昭和 35 年、串木野海上保安署はこの救命具による救助訓練をしたけれども、備えつけた船主はただの 2 人、人命軽視を非難されても仕方ない。本浦船員組合では、この次、全船員の集まる機会をみつけて「救命胴衣の訓練を実施したい」と語っている。

(3) 遺族の声に耳を

昭和 35 年(1960)にマグロ漁船沈没で息子を失った親が、2 人まで気が狂ってしまった。たびたび船主や船長宅を訪れ、「息子を返せ」と叫び続けている。親や子、夫を失った者の悲しみは、その家族でないとわからない。昭和 36 年、市漁協では、これら遺族と死んだ船員たちの魂を慰めるため、海難殉職者慰霊塔を恵比須ヶ丘に

“いさり火の塔”を建立した。

(命名:南竹纒二船員組合長)

もうこれ以上、犠牲者は出さないようにという願いを込めて…。海で働く船員も、陸で留守を預かる人たちも、新たな事故防止の決意と誓いが必要だ。



いさり火の塔

6-3 遭難記

小玉 睦己

昭和 39 年(1964)は東京オリンピックが開催された年だった。9 月に串木野の国道 3 号線を聖火リレーが通過したのを林田バス串木野営業所(現在のミドリ薬品)前で見た。

第 11 三栄丸(48 トン)はその年の 8 月に山川造船鉄工にて進水し、9 月に竣工して処女航海を日本の東沖で操業を終えて第 2 次航海は南方沖へ、12 月、フィリピンのミンダナオ島の東方海上の北緯 10 度、東経 130 度付近で操業していた。

付近には串木野の船が多数いた。12 月 11 日は黄肌マグロの 50~75 キロ位の物を 77 本漁獲した、他に目鉢マグロ、カジキを数本と大漁であった。

その頃付近は漁のきざしが見え始めていたが、熱帯性低気圧が台風 34 号となった。何隻かいた他船は台風を警戒して 12 日は避航して付近を遠ざかった。



第 11 三栄丸



聖火リレー

本船は漁労長の判断で大丈夫だろうと 12 日も操業した。但し、縄数は前日の半分だった。投縄終了後、残った縄と浮玉の全部を使用して、魚倉に入れた。また甲板上や上甲板の他の物も縄で縛ったり魚倉に入れたりして荒天準備をして揚縄に移った。重心を出来るだけ船底の方にもっていくようにした。

揚げ始めの頃もまだ天候は良く、付近は毎日、べた風の日ばかりで毎日が暑かった。揚げた縄は 1 枚ずつ、

ビン玉も魚倉に入れ、揚げ終わる頃には少しずつ波が立ち、風も出てきた。それでもその日も黄肌マグロが 33 本と漁も良かった。揚げ終わったのは 13 日の 01 時頃だったと思う。

それから避航開始であるが、通信長は1日に4回ある気象庁からのモーリスのJMCの本放送及び本放送と本放送の間にある臨時放送を聴いていたが、それからの避航は遅かった。

13日は朝から荒天準備が始まった。当時、港で使用する錨（アンカー）よりも一回り大きい錨を2個も持っていたので、その錨を2個組み合わせ合わせて動かないように、操業で使用する縄で固定して縛り、このような時のために船艙に積んであった通常のアンカーロープより太いロープを2本使う。



揚縄風景（第11 三栄丸）

1本はシーアンカーに取り付け、もう1本は真ん中にコースを入れてシーアンカーよりのアンカーロープをシャックルで繋ぎロープの端を船尾の両側のロープ止めに縛り、シーアンカーとして船尾に運んだ。

その他、万全を期して荒天準備を整えた、その間にも少しずつ海上は波立ってきた。夕方まだ暗くならないうちにシーアンカーを投入し船尾の船員室出入り口を密封し、もちろん他の出入り口も水が入らないように昼間のうちに密封してあった。シーアンカー投入時には波も大分高くなっていて。波高3~4メートル、風速も15~20メートルは吹いていただろう。

夜になってから次第に波が本船の船尾外板や左右舷側外板をたたき、風は音を立ててうなりだした。船も全速でシーアンカーを頼りに風を船尾から受けて避航する。私は昼間の疲れで眠かったが、このような状態の中では眠気も吹き飛んでしまう。あちこちに体が揺られて横になっても眠れない。ブリッジでは漁労長はじめ4~5人交代で舵を操舵している。皆、必死で操舵しているのでそれを考えたらなお眠られない。機関室では機関長が、エンジンが止まらないように必死である。時々、船尾出入り口の小さい（直径20cm位の）ガラス丸窓から外の様子を覗くが増々不気味だ。無線のアンテナがヒューヒューと音がするのがはっきりわかり、波も船尾の舷側より上のほうに高く見える。

船尾も水浸しになって波が右往左往していて、このような状態でこの船は大丈夫だろうかと何度も思い、言葉にならない声を何度もあげた。

機関室も上のほうから水滴がポツリポツリと少しずつ落ち始め、機関室の上の方はロストルといって空気の入りが良いように開け閉めが出来る風取り入れ口があるが、そ

こもシートや毛布などでくるみできるだけ水の浸入を防いだつもりだったが、やはり少しずつ入ってきた。

ブリッジからも機関室に水滴が落ち始め、この船は機関室からブリッジへといけるように造ってあったが（当時、小型漁船にはあまりそういう構造の船はなかった）、その出入り口からの漏水である。ブリッジも外から万全を期して水の漏水が無いようにしてあったけど、この強い風や波では所詮無理だったのだろう。ブリッジと機関室及び船員室への連絡は伝声管で行った。

何時ごろだっただろうか船が右から左に傾きだした。しばらくしても復元しないので大変なことになったと思った。このまま左へ傾いたまま横倒しになってそれで海のもくずとなって、もう、お終いだろうと思った。

しかし、奇跡的にも船は約1分間傾いたまま走っていて復元した（この時の傾きは45度くらい）、この時右舷から波が1発でも襲いかかったらだめだっただろう。幸いにも波が来なかった。この時の傾きは強風による傾きだったとのこと。

風速55~60メートルだっただろう。ブリッジの気圧計は925 mb（ミリバール）を表示していたとのことだった。もうこの時、死ぬだろうと皆そう思ったに違いない。この船のエンジンはディーゼル機関であったので、機関が止まってしまうことはよっぽどのことでは考えられない。機関が止まってしまうと船の命もない。やはりディーゼルエンジンの方が焼玉機関に比べて優れている。

その後、何度も波や風で船は危機にさらされ、次第に波も風も少しずつ弱まって来たがまだまだ油断できない状況であり、夜明け頃には危機を脱するような安心感になった。いつまで避航したのかおぼえていないが、安心したら眠くなり、いつの間にか眠りについていた。起こされた時は荒天準備を解除するという時だった。

魚艙に入れていた延縄やビン玉など漁具を所定の位置に移し、波、風で剥がれた板などを片付けて、最後はシーアンカー揚げであるが、大変手間取った。

エンジンを後進にしてシーアンカーをずっと船首前方になるようにして、それから前進全速で船を走らせると同時にロープを引き上げる。

シーアンカーが真下に来たら船をストップして、また後進して前進するという作業を何度か繰り返し、最後はロープ巻上げ機でなんとか揚げ終わった。シーアンカーは縛り縄もゆるみもしていなかった、この縛り縄が切れたりしてシーアンカーがばらけたら船及び人命も無かっただろう。

作業が終わったら、あちこちの板などが傷んでいたり、風で吹き飛ばされたり、その他で操業できる状態でないので帰途に着いた。無線の機械は水をかぶって使用不能になっていた。送信機も受信機、方向探知機いずれも使えなかった。

また、当時あったトランジスターラジオを誰一人持っていなかった。帰港のため沖縄付近を航行中、台風34号が迂回して沖縄付近に来ていたらしく、少し時化たが台風は勢力が衰え、もう熱帯性低気圧に変わっていたので行く先は山川港と決まった。

我々は何も知らずに山川へ向けていた。串木野では船の連絡が長く来ないので第 11 三栄丸は台風巻き込まれ遭難したのだらうと騒いでいたらしい。新聞やテレビ、ラジオで報道放送していたとのこと。

帰途に着いた後を付近にいた船が何隻かで交代で探していたらしい。山川入港が目の前になった日（12 月何日か忘れた）の午後 5 時前頃、佐多岬を通過したその直後、串木野の船らしい船が目の前に来た、英進丸（号数は忘れた）だ。多分、鹿児島港を出港してきたのだらう、「串木野では騒動をしている、早く帰えいやんせ」と言われた、英進丸に山川へ入る旨伝えて別れた、英進丸から串木野の漁業無線局（当時 JFA-2）へ第 1 報が入った。

船は午後 6 時半頃（日没していた）、山川造船(山川港)につけた、山川造船の人たちもびっくりしていた、造船所から会社に電話して、串木野に回航せよとのことだった、英進丸の連絡で串木野の本浦地区や報道関係ではまた大騒ぎ、南竹纒二船員組合長は乗用車に乗って、ハンドマイクで本浦中を「第 11 三栄丸は無事でした！」と声を枯らして回ったとのこと。

翌日朝まだ夜も明けない薄暗いうちに串木野港に入港した。漁協の水揚げ岸壁では端から端まで見物の人が沢山いた。私は船尾で作業していたが、とも綱を陸に投げようとしていたその時、岸壁で何か光っているので何だろうと思いながら綱を投げた、うまく投げられた。後であの光はテレビカメラだったと知った（家でニュースを見て俺が綱を投げるところが出たので知った）。

船の係留が終わって、皆、船を下り、家路に着いた。その時、社長が「船員は疲れているのでインタビューはしないでください」と叫んでいた（後で思ったのだが個人から余計なことを言われたら会社や漁労長は責任を問われかねない。ここは出来るだけ穏便に済まそうと言うねらいがあったのだらうとそう思った）。

家に帰ったら新しい家が出来ていた。親戚や近所の人たちが来て「良かった、良かった」と言われて、生きていて良かったと思った。中には涙を流してくれたお婆さんもいて、それから落ち着いてから友達の家を一軒一軒訪ねて無事生還してきた報告に回った。

翌日水揚げのため鹿児島港へ行き、水揚げ後、修理のため山川へ、修理が済んでから串木野港へ帰り、仕込みなどすまして年末の 12 月 29 日に串木野港を出港した。私は親に「この船に乗っていったら命がいくつあってもたらん、他の船に乗る」と言ったが、親戚中の人に慰められて結局仕方なく乗っていった。

総括してみると、台風が来た時に、なぜ他の船と一緒にあって避航しなかったのか、その時、避航が 1 日でも早ければこういう事態にならなかったのでは、その他には考えられない、この一言である。

第7章 労働争議

7-1 労働協約履行をめぐり船員ストライキ

昭和31年(1956)7月、串木野市本浦船員組合は労働協約の履行を各船主に求め、“出漁支度金5,000円”など5項目を要求した。船員組合側は船主側の協約不履行を理由に13日から無期限の部分ストに入った。団体交渉は難航、紆余曲折の木、組合側が妥協案を提示、船主側も歩み寄り、16日午後円満妥結した。

昭和34年7月、船員組合が“ユニオンショップの確立・受益分配金増額”を要求して、7月24日から全面ストに突入した。労使双方の姿勢は強硬で紛争は長期化。労使協議会・団交を繰り返し第三者あっせんでユニオンショップをはずし、8月10日ようやく解決した。市民からも早期解決が強く望まれていた。

7-2 マグロ船員の生活安定

(1) 歩合給から固定給へ

昭和37年(1962)、本浦船員組合は串木野市船主組合に対し、マグロ船員の生活を安定化させるため、船員の賃金を「固定給を重点ににし、水揚げ高に応じて奨励金をプラスする。」賃金体系に改めるように申し入れた。これは、今までの大仲歩合制賃金(水揚高から諸経費を差し引いた残りを一定の比率で船主・船員が分ける賃金体系)の考え方を根本的に改めるものである。

船員組合の固定給の案では、役職に応じて20,000円～10,000円を支給する奨励金の配分は水揚げ高によって、水揚げ高の5.2～32%を船員に支給する。支給される割合はその役職に応じて1.5～0.9人分の比率で分配する。その他に配偶者手当、子供手当、その他を支給するというものだった。

これに対し、従来の大仲歩合制賃金は、たとえば1航海(約20日)の水揚げ高が200万円の時は、燃料・食糧その他の経費(いわゆる大仰経費)が50万円かかる。残り150万円を船主と船員が半々に分け、船員はそれを各階級によって分配する。したがって大漁となれば1航海5万円もらう時もあれば不漁の時は最低給7,000円うちきりともなる。精算は半年ごとに行ない、船員たちは「前借り」の形で船主から月1万円～15,000円ともらっている。したがって予算生活をしようにも家族たちははっきりした生活の計画設計ができないありさまであった。

新しい固定給でいけば

- (a) 生活設計のメドがつく。
- (b) 貯蓄心もおこる。
- (c) 船員は安心して働ける。
- (d) 船員の頻繁な移動が防げる。

と船員組合はみているが、船主側のみるところは必ずしも一致しないようである。

- (a) 不漁の時は船主の欠損が大きい。
- (b) 船員の生産意欲が低下する。

しかし、船員の生活を安定させ、生産意欲を高めるという点では原則的には賛成という声もあるので、今後船主と船員組合の労務協議会の積極的な審議が期待された。

(2) 給料の固定化をはかる漁協婦人会総会

昭和 37 年(1962)、串木野市の本浦地区には、約 1,000 人余の漁船船員がいる。彼らの賃金収入は水揚高配当制によるので、1 航海ごとの仮払い、半年後の生産払いなど複雑なので、収入額が一定しない。また、支払期日もまちまちである。そのため、大漁の時はぜいたくな暮らしができるが、不漁の時は、家計が苦しく質屋通いということになる。こうして経済上の制約から串木野浜気質がいつのまにか形成される。これでは家庭の生活設計ができないというので、市漁協・漁協婦入部は一定の収入が得られる方法を研究した。このほど案がまとまり、昭和 37 年 6 月 8 日の漁協婦入部総会にかけ、参加会員 500 人全員の賛成を得た。その案は次のとおりである。

- (a) 船主は船員 1 人に対し 2 万円を毎月、漁協に払い込む。
- (b) 漁協は、これを各船員家族の通帳に入れる。
- (c) 各家族から請求があったら、いつでも払い出せるようにする。

以上のような方法であるが、漁協では、1 人、年間 24 万円以下の収入の船員は 1 人もいないので、1 か月、2 万円の払い込みは船主側にとって、そう負担ではないとみている。漁協は、さっそく各船主との話し合いに入った。この制度が軌道にのると、次のような利点があるとみられる。

- (a) 船員家族もサラリーマン家庭のように生活の計画化・合理化ができる。
- (b) 漁協も信用事業が強化され、港の発展への投資ができる。

この要求はその後に、最低補償として船主組合と船員組合の間の労働協約の中に入れられ、昭和 44 年((1969) 9 月 5 日に船主組合長 南竹勝義 と船員組合長 南竹纒二 の間で「申し合わせ事項」が書面で確認された。

(3) 船員不足のため最低賃金制の導入

マグロ船に乗り組む中学新卒者に、月額 12,000 円の最低賃金制を設け、漁協では地元職安を通じて市外からの乗船を呼びかけることになった。昭和 39 年当時、漁協所属のマグロ船は 150 隻で、船員は 3,000 名近くいる。地元の中卒者が毎年 60 名くらい縁故就職している。

この中卒者たちは、はじめ「かしき」と呼ばれる炊事係を担当させられ、2、3 年たつと一人前の漁船員となる。雇用契約は 1 年が原則で、給料は船の水揚げ高による歩合制である。採用されて 1 年ぐらいは普通の船員の 8 割ぐらいの賃金をもらう。しかし、最近は半年で一人前の歩合を支給しているところがある。

かしき 1 人の昭和 38 年(1963)の収入は 32~60 万円で、30 万円を割った例はない。仮に水揚げが悪くても年収 24 万円は保証されていた。

(4) 退職金規定に調印

昭和 42 年(1967)、串木野市漁協（松元明人組合長）と同船員組合（南竹纓二組合長）との間で 3 年半にわたって話し合いが続けられてきた「船員退職金支給規定」創設の交渉がまとまり、6 月 29 日夜、漁協内で調印された。

8 月 1 日から実施される。同漁協所属のマクロ漁船の船員は約 2,000 人（漁船 127 隻）。平常の収入はよくても退職後の補償がないのが悩みであった。これが若い船員確保が出来ない原因になっていた。

これまでの経過で、船主側では「船員の定着率が低下し、就労条件のよい船をジプシーのように渡り歩く者が多い現状では、退職金規定は船主側に負担がかかり過ぎる」として反発していた。しかし、双方が慎重に話し合いを進めた結果、次のような規定ができた。

- (a) 同一船主の管理する船に 3 年以上勤続した者であること。
- (b) 8 月 1 日から適用する。
- (c) 現在の勤続年数は適用しない。これについては退職時に個々の船主が特別に考慮する。

第8章 マグロ延縄漁の発展

8-1 漁具・装備の近代化

マグロ漁船省力化の到来後では、過去の旧式な漁具構造が簡素化に改革された。特に枝縄においては、枝縄（ブランと呼ぶ）、セキヤマ（後にロンヤー）、釣元ワイヤー（後にナイロン）、釣針の4部から構成されるが、これらの繋ぎ方が改善され、延縄作業の負担が少なくなった。従来の枝縄は幹縄間の連結したリング（輪）に、枝縄端末に作ったボーズ（こぶし）を通して両手で縛り連結した。

幹縄が一本化になり枝縄の取付けには、端末はボーズからリングとなり、それにステンレス製のスナップをつけて、取り外しが自由自在に出来る簡単なものになった。セキヤマもナイロン・ポリエステル繊維の縄を使うようになり、両端のリングに綿糸を巻く必要も無く、ワイヤーをヤットコで巻く手作業も省けた。ナイロンと釣元ワイヤーの両端のリングの作成も、スプリング環を入れアルミ製のクリップを使い圧縮器具で簡単に両端を止めるように改良された。

8-2 漁船の大型化

漁場の遠隔化、船員の居住環境の改善による人材不足の改善、機械化による省力化、海難防止の面から大型船への移行が始まった。

昭和47年(1972)、“神風操業”の異名で遭難船の代名詞までなり、かつては串木野市マグロ漁業を支えた39トン型木造船が串木野港から姿を消した。

最後の39トン型は「第2龍生丸」であり、この船は串木野市の造船所で進水し、主に塩釜港、釜石港を拠点に三陸沖などで操業していた。

昭和42年(1967)と昭和46年(1971)の市漁協所属のマグロ漁船の隻数の推移を見ると、総隻数は42年112隻、46年76隻と36隻も減少しているが、その分大型化が進んでいる。

39トン型木造船は45隻から1隻に、48トン型は37隻から22隻に減っている。

その反面、3隻しかいなかった70トン型が20隻に、111トン型が9隻、130トン型2隻、160トン型が3隻、190～280トン型が10隻に増えている。



第2龍生丸 (39トン)

平成 26 年(2014)、現在では 450 トン以上のマグロ漁船は、最新航海設備を持ち、船員の居住環境も格段に向上している。また、操業範囲もインド洋、南太平洋と世界の海に渡っている。世界のマグロ資源の枯渇などもニュースに出る昨今、培われたマグロ延縄漁業がどのように変わってゆくのか知る由もないが、これからも、串木野の遠洋まぐろ延縄漁業が将来も発展してゆくことが望まれる。



串木野港灯台（長崎鼻灯台）（昭和 41 年頃）

あとがき

昭和 30 年(1955)代、串木野漁港には 39 トン型のマグロ漁船がひしめいていた。水揚げ場の周りにはサバやアジのトロ箱や棺桶みたいに大きなマグロのトロ箱で埋まっていた。水揚げ場にはカジキやマグロが所狭しと並べられている。競り落とされた魚は、氷詰めされ、関東・関西へトラックで運搬される。賑やかな水揚げは、しばらく続いたが、漁場が三陸沖に移ると消費地に近い清水港や焼津港に水揚げされるようになった。

昭和 30 年代、筆者は串木野漁港を遊び場として育った。筆者と同じ昭和 22 年生まれの本浦地区の遊び仲間のほとんどが中学校を卒業してマグロ漁業に従事した。代々漁師の家に育ち、それが当たり前のこととして、マグロ漁師として荒海に乗り出したのである。乗船当初は炊事夫(かしき)、それから甲板員になり、航海士、機関士、無線通信士の資格を取り、それぞれの部署で一人前の漁師になった。

マグロ漁は漁労長の指揮の下、船員全員で行う。投縄・揚縄作業は夜を徹して行う。留守を預かる家族のために仲間は漁師人生 50 年を一生懸命働いてきた。

筆者の兄は無線通信士として乗船した。兄のお陰で我が家から貧乏神も離れた。筆者はもともと目が悪かったので、高校を出て陸の仕事に就くことを父と兄から勧められ、現在に至っている。67 歳になった今でも、海へのあこがれがあり、小型和船で一本釣り漁をすることを夢見ている。

船乗りになれなかった自分と仲間には長い時間が通り過ぎた。その時間を埋めるために、彼らが乗船した 39 トン型のマグロ漁船の記録を残すことができれば、お互いの人生を共有できるのではないかと思っている。この資料収集・監修・執筆に当たり、昔の幼なじみ(仲間)の協力に感謝したい。

また、田口一夫氏(鹿児島大学名誉教授)には情報・資料等の提供などいただき、お礼申し上げます。

平成 26 年 10 月

南竹 力

付録・資料

資料：鹿児島県鰹マグロ漁業共同組合 創立五十年誌 「三九トン型マグロ漁業」より
抜粋

1. 地区別、トン数別マグロ漁船

隻数は、鰹マグロ漁業共同組合の未加入船も含む（昭和37年）

	40～70	70～100	100～ 150	合 計
島平	11	8	2	21
本浦	58	23	8	89
羽島	5	1	1	7
漁協自営船	5	0	0	5
合 計	79	32	11	122

2. 39トン型マグロ漁船の船名・所属名

注) D：ディーゼル機関、Y：焼玉機関 (昭和37年)

地 区	船 名	総トン数	機関	馬力	所 属	進水年月
島平	13 南海丸	39.79	Y	150	南海漁業(株)	34.1
	8 天春丸	39.93	Y	120	天春漁業(有)	35.7
	12 万寿丸	39.36	D	180	天春漁業(有)	35.4
	12 南進丸	39.58	D	180	川越浅市	35.11
	3 松栄丸	39.95	D	180	島平第一漁業生産組合	34.1
	10 松栄丸	39.93	D	180	島平第一漁業生産組合	36.5
	11 宝栄丸	39.78	D	180	迫田文生	34.11
	6 福盛丸	39.96	D	150	照島漁生組	34.9
	8 福盛丸	39.97	D	480	照島漁生組	36.9
	5 大黒丸	39.99	D	180	灰床利夫	35.1
	松源丸	39.90	D	180	松崎宏	35.9
本浦	11 天龍丸	39.95	Y	130	天龍産業(有)	35.1
	12 天龍丸	39.91	Y	140	天龍産業(有)	36.13
	6 勝洋丸	39.87	Y	150	上夷敬二	29.5
	8 清福丸	39.97	D	140	福田水産(有)	36.8
	2 松栄丸	39.95	Y	120	松栄水産(有)	34.9

注) D : ディーゼル機関、Y : 焼玉機関

(昭和 37 年)

地 区	船 名	総トン数	機 関	馬 力	所 属	進水年月
本浦	5 宝栄丸	39.92	Y	120	竹中直一	35.12
	清龍丸	39.88	Y	115	後夷靖三	32.6
	2 清龍丸	39.80	Y	120	後夷靖三	35.12
	3 興洋丸	39.96	Y	120	潟村善五郎	34.12
	3 若潮丸	39.82	Y	120	若潮水産(株)	34.8
	5 若潮丸	39.88	Y	120	若潮水産(株)	35.12
	23 太栄丸	39.99	D	180	太栄水産(株)	35.12
	25 太栄丸	39.45	D	180	太栄水産(株)	36.1
	5 蛭子丸	37.59	Y	120	船蔵金蔵	32.2
	6 蛭子丸	39.76	Y	120	船蔵金蔵	36.12
	幸進丸	39.88	Y	120	幸進水産(有)	34.1
	2 幸進丸	39.89	Y	120	幸進水産(有)	35.12
	英進丸	39.90	Y	120	英進水産(有)	34.11
	2 英進丸	39.97	Y	120	英進水産(有)	36.1
	5 政吉丸	39.84	Y	120	荒田仲一	34.12
	6 福洋丸	39.93	Y	140	上新太吉	26.9
	清優丸	39.99	Y	120	吉村水産(有)	35.1
	8 三栄丸	39.93	Y	120	共栄水産(有)	35.12
	10 静栄丸	39.95	Y	140	共栄水産(有)	36.10
	10 海進丸	39.94	Y	130	松元水産(株)	35.11
	12 海進丸	39.99	Y	150	松元水産(株)	36.1
	26 丸二九	39.92	Y	120	波村水産(株)	35.1
	3 幸甚丸	39.87	Y	130	西本水産(有)	28.12
	2 鏡進丸	39.53	Y	120	鏡進水産(有)	31.11
	5 鏡進丸	39.95	D	180	鏡進水産(有)	36.11
	12 改政丸	39.55	D	160	南竹漁業(株)	32.8
	13 改政丸	39.94	Y	130	南竹漁業(株)	33.12
	15 改政丸	39.92	Y	150	南竹漁業(株)	35.8

注) D : ディーゼル機関、Y : 焼玉機関

(昭和 37 年)

地 区	船 名	総トン数	機関	馬力	所 属	進水年月
本浦	5 祐吉丸	39.79	Y	130	安藤水産(株)	28.9
	10 喜漁丸	39.96	D	150	档形水産(有)	34.4
	11 喜漁丸	39.93	D	170	档形水産(有)	36.12
	12 喜漁丸	39.92	D	170	档形水産(有)	37.2
	8 幸栄丸	39.96	D	150	神崎水産(有)	36.11
	5 鶴吉丸	39.97	Y	100	鶴吉水産(有)	28.8
	5 嘉栄丸	39.97	Y	130	南竹水産(株)	28.5
	6 重徳丸	39.53	Y	115	大里水産(有)	33.8
	8 重徳丸	39.92	Y	150	大里水産(有)	35.6
	2 初潮丸	39.66	Y	120	小松水産(有)	36.9
	6 漁吉丸	39.90	Y	130	瀬戸慶二	35.2
	1 海龍丸	39.57	Y	115	海龍水産(有)	24.1
	錦哉丸	39.91	Y	100	早崎鉄哉	25.8
	3 勝栄丸	39.52	Y	150	藤崎勝義	27.1
	大福丸	38.52	Y	90	大福水産(有)	27.3
	11 三代丸	39.47	D	160	波田水産(株)	34.12
	12 三代丸	39.94	Y	120	波田水産(株)	34.12
	松福丸	39.70	Y	115	今村勝夫	27.5
	3 福漁丸	39.98	Y	190	早崎三代志	36.1
	清栄丸	39.84	Y	120	寺田清	23.9
6 勝栄丸	39.48	Y	140	羽根田重義	36.12	
羽島	12 丸六丸	39.97	Y	130	峯元水産(株)	35.9
	豊漁丸	39.88	D	160	村浜豊吉	34.12
	10 豊漁丸	39.78	D	180	村浜豊吉	36.5
	5 丸幸丸	39.83	Y	150	藤崎幸一郎	36.4

参考文献・資料

- (1) 「串木野市漁業協同組合のあゆみ」
漁業協同組合創立 100 周年記念誌
串木野市漁業協同組合
- (2) 「串木野漁業史」 富宿 三善
串木野市漁業協同組合 昭和 46 年 7 月 1 日
- (3) 「串木野まぐろ漁業史“大海の腕と肝の男たち”」
船主組合創立 50 周年記念
串木野市船主組合 平成 8 年 12 月 20 日発行
- (4) 「三九トン型マグロ漁業」
協同組合創立五十周年史
鹿児島県鰹マグロ漁業協同組合 平成 11 年 5 月
- (5) 「鹿児島県水産技術のあゆみ 第 1 編漁業部門」
http://kagoshima.suigi.jp/ayumi/book/01/a01_01_02.pdf
鹿児島県水産技術開発センター
- (6) 「現用無線機器と測定器」
(株)近代科学社 昭和 37 年
- (7) 「西日本海域における延縄漁業」
九州・山口ブロック水試分科会
(株)恒星社厚生閣 昭 48 年発行
- (8) 「木船構造と設計理論」
高等水産学校 青柳喜平著 昭和 14 年
- (9) 上竹 正夫
第 6, 18 幸栄丸 (神崎水産(有)) 漁況(記録)帳
- (10) 南竹 纓二
回想録「思い出」
- (11) 写真資料「くしきの」
串木野市漁業協同組合

執筆協力

(順不同)

- (1) 小玉 睦己
1947年～ いちき串木野市本浜町出身、
1963年～2008年 マグロ延縄漁労に従事
2009年～2013年 鹿児島県漁業無線局
- (2) 安藤 滋哉
1947年～ いちき串木野市西浜町出身、
1963年～1997年 マグロ延縄漁労に従事
- (3) 尾高 良一
1947年～ いちき串木野市元町出身、
1963年～1981年 マグロ延縄漁労に従事
- (4) 後夷 健次
1947年～ いちき串木野市西浜町出身、
1963年～2010年 マグロ延縄漁労に従事
- (5) 大雪 美弘
1947年～ いちき串木野市栄町出身、
1963年～1966年 マグロ延縄漁労に従事
- (6) 勘場 孝志
1947年～ いちき串木野市本浜町出身、
1963年～2006年 マグロ延縄漁労に従事
- (7) 粕形 操
1947年～ いちき串木野市北浜町出身、
1970年～1972年 マグロ漁船の船舶食料関連に従事
- (8) 寺田 修
1947年～ いちき串木野市西浜町出身
1967年～ マグロ漁船の船具・燃料関連に従事（丸新商店、清水市）
- (9) 神崎 俊夫 神崎水産株式会社（幸榮丸）
上竹 秀人 神崎水産株式会社（幸榮丸）
- (10) 岡下 靖孝 岡下造船鉄工株式会社
- (11) 前潟水産有限会社（福榮丸）
- (12) オーツカディーゼル(株)
<http://www.otsuka-diesel.co.jp/home.html>

監修・著者

南竹 力 (みなみたけ ちから)

1947年～ いちき串木野市西浜町出身、鹿児島大学理工学研究科、博士(工学)、
1969年～2006年 鹿児島大学で教育・研究支援技術業務に従事、
(株)A・R・P 鹿児島事業所長を経て、川内職業能力開発短期大学校、
鹿児島大学、鹿児島工業高等専門学校非常勤講師