

漁業から見た波崎町

三浦, 弘志

(出版者 / Publisher)

法政大学地理学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

JOURNAL of THE GEOGRAPHICAL SOCIETY OF HOSEI UNIVERSITY / 法政地理

(巻 / Volume)

12

(開始ページ / Start Page)

47

(終了ページ / End Page)

61

(発行年 / Year)

1971-03-20

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00026700>

漁業から見た波崎町

昭和45年3月学部卒 三浦弘志

目 次

- 第1章 波崎町の概要と景観
- 第2章 波崎町における漁業の展開
- 第3章 波崎町の地引網
- 第4章 揚繰網への推移
- 第5章 漁業関連産業
- 第6章 流通機構

本論の目的と要約：時代の趨勢ともいうべき日本の漁業全体が当面している種々の問題を波崎町漁業も有しているが、専業状況、銚子大橋の影響、鹿島工業化に伴う諸現象など、ローカルな特徴も孕んでいる。このような波崎町漁業の現状分析を主眼に置き、卒論を通して漁業の将来性を把握したいと思つたものである。即ち、波崎漁業の性格を種々の観点から、可能な限り全体的に把握することが第一の目的である。

第二点は、漁業の推移によつて、労働者の立場、経営体、技術などが如何に変化したかを知ることである。

第三点は、船主、船方間のギャップを見い出すことで、究極的には劣悪な状態を善処すべく手段を思考することにある。

第1章 波崎町の概要と景観

1) 波崎町の概要 波崎町は、茨城県最南東部を占め、利根川河口左岸に位置し、右岸の銚子と対応している。旧若松村、旧矢田部村、旧波崎町が合併して現在の波崎町をなし、総面積68.5km²、総人口24,051人(昭和42年現在)である。

若松、矢田部地区は、農業主体のため漁業の見地からすればそれほど重要でない。一方、波崎地区に於ける経済、文化、その他あらゆる産業面のベースは漁業である。

砂浜海岸が多く、水平肢節が小さい等、漁港発達に不都合な茨城にあつて、利根河口という比

較的恵まれた条件にある。近年は銚子大橋の完成で京浜方面との連関が密となり、更に防波堤の建設、護岸整備等近代化を目指し、大橋との結合強化を計っている。一方、普遍的に見受けられる若年層の流出に伴う漁業人口の絶対数減少や高齢化は、波崎町にも該当する。漁業経営体、水産加工経営体の減少、鹿島工業化影響の浸透、宿命的である利根河口の流砂による河床上昇など数多くの問題が生じているのである。

ii) 波崎地区東部 太平洋に面した側は民家数も少なく、産業貢献度も小さい。内陸側、即ち防砂林のされる砂丘斜面から、民家、小規模水産加工場、付属的魚干場等が顕著となる。砂丘斜面下は波崎町で最も活気にあふれた商店街になつているが、漁業関連産業はゼロに近い。更に利根川に近接すると関連産業は数を増加させる。特に仲町～銚子大橋脚下に至る岸壁沿いには漁業協同組合、冷凍・製氷工場、船舶機械修理工場などが軒を並べている。

波崎地区東部で特筆すべき点は農耕地の状態、それは皆無と言つてよい。特に銚子大橋～太平洋線（S～N方向）で切つた東部には、水田は無論、野菜畑すらみられない。密集した住居に主因を帰着出来るが、わずかな空地を魚干場として利用している点も無視できない。この地域に漁業労働者の多いことが農耕地皆無条件に加味して、全員専業（漁民組合員）という特異な形態をとつているのである。

iii) 波崎地区西部 波崎バイパスに沿い海老台北部付近まで、波崎地区東部の外延として住居が続き、水産加工場も散在している。この周辺は、相対的に新規工場が多いが、加工業の進出過程として、かなりの用地があつたことに負っていると思われる。即ち、39年まで主要道がなく畑地、森林となつていたため、安価にかつ広大な敷地と魚干場を入手できたことによる。波崎水産加工場の相対的大企業の多くは、浜新田、海老台北部等、中心の外延に存在しており、波崎地区東部砂丘斜面上の小規模零細工場とその具備する狭小な魚干場とは、対称的景観を示す。この相違する景観形成に寄与した主要ファクターとして、資本構成、特に余剰資本財の差異をあげられよう。

従来の小規模加工業は、小資本投下で狭い用地、少数の労働者を使用し、原料魚類は波崎港依存であつた（現在も波崎港依存）。それ故波崎港への隣接性が、ひとつの立地条件になつたと推定され、結果的に東部密集地域の北端部（砂丘斜面）に立地したと思われる。片や相対的大企業は、大資本投資・広い用地・多数の労働者を使用し、原料魚類は銚子を始め他地域依存度が高い、後者の条件は小規模企業と立地の変容をみせ、波崎港から遠距離でも条件を満し、また密集地域

に用地確保をねらうより周縁部の安価な土地を利用した方がより有効なので、以上の景観構成をなしたと推定される。

しかし、水産加工経営体発生当初に景観の二面性を有していたわけではない。銚子大橋並びに波崎バイパス完成によつて一元から二元化へと推移したもので、経営体も別個の存在ではない。漁業を兼ねた加工業者、生産量やマーケットシェアが相対的に大きかつた業者、換言するならば資本余財の拡大した企業が、社会条件の変化に対応して外延部に進出したものである。生産主体が新規工場に移り、既存工場は2次的、付属的存在となり、また魚干場必要度の小さい加工部門を扱っている。

第2章 波崎町における漁業の展開

1) 波崎港 利根河口左岸に位置する波崎港は、明治にその起源をさかのぼる。当時は、鹿島灘に存在した多くの地曳網漁業同様、小型船で沿岸網をとつていた。漁船は陸上げし、出漁時に労力をもつて利根川に押し出すもので波崎港と呼ぶには貧弱な姿であつた。

地曳網から揚操網操業に移行した段階で波崎港の種子ができた。沿岸漁業の小型船から漁網の変化に伴い、漁船を大型化せざるを得なかつたのである。漁船を大型にすれば、必然的に港湾設備が必要になるもので、このような社会的要請に基づいて、昭和9年現在の1,100m岸壁が出来、波崎港の種子は萌芽した。しかも、従来の地曳網経営者と揚操網経営者は別個の存在ではなく、漁業経営を継続しており、単なる漁獲手段の変化に過ぎない。それ故、沿岸網漁獲高減少に伴う経営の困難性を脱脚する方法として、揚操網操業に移行したのである。これは、とりまおさず漁港の必要性に迫られたものであり、その強い必要性と業者や関係者の努力が波崎港を出現させたのである。故に単なる自然発生ではなく、社会的条件の変化に伴う発生と言えよう。

波崎港発生当時は、第2種漁港であつた。昭和26年7月10日、大津、那珂湊と共に第3種漁港に指定、格上げされたが、港湾状態にさほどの変化はなく、全国から集まる漁船も50トン未満の小型船が主体であつた。

以後、漁網置場、水揚施設なども逐次改良されて現在に至る。特に漁港整備計画実施によつて、昭和43年には、防波堤の一部が、44年にはほぼ完備し、荷揚場の一部が残るのみである。200、100、210mの3本の防波堤は、1,100m岸壁に平行して、離岸約200mの位置に設けられた。南風の強い日が多いこと、干潮時の流速が大きいことなどにより、波浪が大きくなり、度々接岸不可能な状態にあつた波崎港を、第3次整備計画の一貫として改良したもので

ある。防波が第1の目的で、第2は停泊にある。現在は廃船利用が多いが、銚子大橋脚下まで延長されれば、荷揚場として、また銚子大橋を高密度に使用する目的で利用することになっている。1,100m岸壁には、漁網置場、クレーン三基(固定用)、魚揚場など比較的整っており、波崎漁業協同組合、製氷工場、水産加工協同組合などもみられる。ここは中型漁船を対象にしたもので、波崎港の基幹部でもある。満潮時の水深5m程度で、100~150トンが入港限界である。

沿岸~内水面の小型漁船用港湾は、銚子大橋のやや上流部で、全て5トン未満を対象としている。昭和43年、100、100mの2本の防波堤が出来た。無論、港湾整備計画の下に完成されたもので、目的は前者同様である。将来、釣センター・船員ホーム施設をつくる予定だが、現在は波崎共栄漁業協同組合のみで、港湾設備は皆無である。小型船、内水面及び沿岸中心等の理由で、クレーン、漁網置場などなくても操業が可能なのであろう。

これら双方の漁港にとって最大の悩みは、年々河床が上昇することである。利根川が堆積する膨大な砂、シルトなどのため、36年10月以降、県営浚渫船「つくば」が一年中操業し、浚渫を行なっている。「つくば」の出現は、漁業近代化に大きく貢献した。以前は50トンが入港限界であつたが、これによつて100~150トンの中型船入港が可能になつたのである。

ii) 漁獲物 漁獲高は、年次毎にかなり変動しているが大局的には増加傾向を示し、最近2~3年下降している。著しい特徴は、34年まで総漁獲量において那珂湊に次いでいたものが、35年茨城第1位となり、37年を除き今日までそれを維持していることである。しかも茨城総漁獲量に占める割合は、34年の21.6%から年々その比率を高め、40年38.7%、41年34.2%と茨城の $\frac{1}{3}$ 以上に上昇している。

34年から35年の間に那珂湊と地位を入れ換えた主因に、さば一本釣をあげられよう。34年まで一本釣は行なわれていなかった。35年になると主として千葉県から50隻ほど入り、波崎を根拠地として水揚げした結果、3,668トンと総漁獲高の $\frac{1}{6}$ 程度を占めた。この増加分が2位から1位へと躍進させたのである。なお、さば一本釣漁場は、利根河口東方沖合で年々増加したが、41、42年を境に激減した。乱獲に伴う漁場涸渇により、現在は八戸沖が主要漁場になつている。太平洋北区北端で遠距離のため、八戸港などに水揚げをするので利根河口東部沖合より不利になつている。属地水揚げ減少は、加工業にも大きな影響を与えているのである。反面、漁場規模・安定性の観点からは八戸沖が勝り、最低補償給4万8千円もこれを裏づけている。

波崎漁獲高の主要部は、いわし、さんま、さばが占めている。特にいわしは平均8割弱の圧倒的ウェートを示す。いわしの割合が高いことは、年次別漁獲量変動を大きくし、漁業従事者の生

生活を不安定にしがちである。前3者は9割前後の高率を保持してきたが、これらは大衆魚なので、不安定生活に拍車をかける結果になっている。

対岸鮒子の漁業は、戦前いわしが90%を越えていたが、現在では、さんま40%、いわし35%となっている。いわしの割合を低下せしめて生活の安定、経営の安定を計つたと推測させる。一方波崎は、戦前、戦後大差なくいわし依存型である。相対関係で漁業の近代化の遅れを認めざるをえないのである。

iii) 経済関係 産業別町民分配所得中、水産業の占める割合は20%前後で、41年現在、製造業、農業に次ぐ。しかし製造業の大半は水産加工業から成ると思われ、水産業関係所得は、30~40%に達すると推定される。それ故、漁業は波崎の基幹産業であり、漁業依存度はかなり高い。高い依存は時として市場価格暴落の際、町の経済に大打撃を与えるものである。

昭和38~41年の漁獲高がほぼ順調な伸びを示している時期においても、分配所得率にかなりの変動を起しており、農業、製造業と比較すると一層明確である。しかも全所得に占める割合の低下している農業でさえ、絶対額は平均年率約6%の割で伸びているのに対し、漁業は4.3%の割合で後退している。

昭和40年、漁獲高が最も多く分配所得が前年に比して71.9%増加している時でも1人当りの収入は、170,881円で県民1人当り173,500円、国民1人当り229,500円に劣っているのである。これは無論船主も含めた平均所得なので、一般漁業者は更に低い値を示すであろう。分配所得変動の大きさ、減少化は漁業従事者の生活を不安定かつ、一般産業との格差を増大する方向へ進行させているが、耐久消費財所有状況を指標にすると更に生活状態や漁業の位置が判る。

昭和39年、漁業就業者世帯数977の内、テレビ、ラジオは60%以上所有しているが、ミシン30%強、その他、文化生活のインデックスとなるものの比率は小さく、特に掃除機、ステレオ・プレーヤーに至つては、各々1%、1%、0.5%の低率を示す。なお、977世帯中、借家や借間している数は、299世帯(30.6%)を占めている。東京等の例があるので借家世帯の多いこと、即経済状況の悪化と断定出来ないが、地方的小町村でこの比率は、決して低いものではあるまい。これら漁業世帯で休業中の59世帯を除くと専業844、第1種兼業3、第2種兼業31と専業率が著しく高く96.3%を示す。特に漁業との関連の密な波崎地区に於ては、二種兼業1世帯があるに過ぎず100%専業と言えよう。以上の如く専業世帯の多いことは、漁獲高、市場価格の影響を直接受けるので、生活は著しく不安定である。更に世帯構成員数は

5,040名で、波崎町総人口24,275名の20%強に当るので、漁業不振は波崎町の死活を画すると言えよう。

同じく昭和39年、一日平均賃金を漁船数から眺めてみると、179例中、7隻が300～500円と極めて低い。700円以下は48隻数えられ27%に達する。この段階に於て一部最低補償給が実施されているものの0.45%と低く、沿岸～沖合は完全歩合給である。現在では揚操網、八戸沖さばの最低補償給制度は貫徹されているが、これとて実質的には不十分と考えられる。船主によつては歩合の良い場合、最低補償給以上の部分を種々名目をつけて天引きすると聞く。不安定な産業ゆえに漁獲のない場合を考慮してかかる手段をとっているのに、船主が維持しなければ、何の為に出来たのか最低補償給本来の意味が薄れるであろう。物価上昇の折からも漁撈者は経済的圧迫を被るに相違ない。以上の形態をとる船主がいる限り、労働力が減少を始め労働意欲も沈滞すると思われ、企業にとつて決してプラスにならないであろう。なぜなら歩合給より悲惨な状態になる可能性があるからである。

第3章 波崎町の地曳網

波崎町の地曳網は、九十九里浜、鹿島灘一帯で行なわれていたものとほぼ同様の性格を有する。砂質海岸、遠浅など地質、地形的に好条件を与え、明治～大正期に最も隆盛を極めていた。

この地曳網漁業は経営形態上、有力な中心人物を頂点に漁撈者との関係で封建的性格の強かつたものと、村落共同体的色彩の濃かつたものの2種に分類される。柳川新田、須田浜が前者に、拾町歩、松下(浜)、押上、舍利浜、波崎が後者に該当する。

柳川家は、元来京都の出身で宇田天皇朝廷整理の際、白鳥郷(現在の大野村)へ移転した。白鳥郷では多くの従者を使つて農業を行なつていたが、上納が厳しくなつた為、御見捨地である当地で地曳網漁業の開始となつたらしい。地曳は2カ統で、ショウシャク台、納屋(2軒)、袋倉(4軒)などを海岸砂丘上につくり、漁船は5トン前後を四はい使用していた。漁撈者中重要な役目を果すオキアエ、オーエンキョなどは、小笠原・八丈島出身者を、船方・曳手は一般従者を当てていた。なお、一般の漁撈者は通常柳川家の小作人で農業に従事していた。

網元である柳川氏の権力は強く、数多くの漁撈者を半強制的束縛状態に置き、その基盤に立脚した経営を行なつていた。操業時には、1軒1名の参加を強いられた。即ち、農耕を営んでいた者は仕事を中断し、病気の際は必ず代理人を立てショウシャク台のマネを合図に集合した。労働も相対的にきつく、漁獲の多い日は1日中操業に当つていたのである。

いわしの分配率（網元6：漁撈者4）の4の内には、網元の労働も入っていた。即ち、網元はオキア工程度（5人前）の分前をとり、漁船、漁網の修繕原料費も差引いたので、実質的には7：3ぐらいの高率を示していた。また、漁撈者には前貸させると同時に浪費助長手段（ばくち、女郎買）を用いた。前借りした船方は、金銭的因果関係に基ずき、更に一層自由労働を束縛されたのである。窮地に陥った船方のある者は逃亡を企てたが、それとて容易ではなかつた（見張を立てたとの話）。柳川家が強力な支配体制を形成していたことは、漁船の舳先に黒ミヨシと呼ばれたサンガ（紫色の房）をつけたことでも判明する（当地では黒ミヨシ三ジョウと称し、代官許可の大地曳網元を意味し、柳川新田に二ジョウ、須田浜に一ジョウあつた）。

須田浜は須田官蔵を中心にした経営（2カ統）であるが、柳川新田と大差ないので省略する。

拾町歩、松下、押上、舍利浜、波崎は前述した如く村落共同体の性格を持つ。それぞれ1、21、7、10カ統の地曳を有し、10～40名の株主（網元）の寄合い形態で操業を行なっていた。但し、いずれも柳川、須田浜に比して開始した時期が遅い。

地曳の主目的は、自村の肥料用の干いわしで、残余分のみ、各々川尻、矢田部、荒波（アラク）波崎から利根の水運を利用し（高瀬舟）、稲敷郡へ出荷して、現金や穀物と交換していた。分配率は、現物を基本とし、6：4～4：6であるが、純然たる6：4（網元：漁撈者）は波崎のみで、松下、押上は5：5、拾町歩では4割を婦女子に与え、残り6割中の6割を網元が貰い、舍利浜に於ては網元4割というように相対的に漁撈者に有利になつていた。

これらの地域はいずれも弱小資本の集合であつた為（農耕地も相対的に少なかつた）、網元の権力は弱く、それ故にこそ分配率も漁撈者中心であつたのである。

資本構成上も波崎の地曳は外部資本と農業内部資本に2分される。但し、ここで述べる外部資本とは波崎以外からの資本の移動を、農業内部資本とは、波崎内での資本の移動で農業の余剰資本の投資を意味する。

柳川新田・須田浜・波崎が前者に該当する。これらの地域の網元は、それぞれ大野村・九十九里、紀州・九十九里・銚子から移動定着して地曳に資本を投下したものである。

一方、拾町歩、松下、押上の舍利浜の網元は各々、川尻、川尻・矢田部、別所、舍利・荒波・別所出身者である。網元をはじめ労働者も地曳網開始前はそれぞれの地域で農業に従事していた。無論網元が地主で労働者は小作人であつた。それ故、農業経営の有効手段、即ち効率の高い肥料を欲するようになり、その結果、地曳網操業となつたもので、兼業或は2次的産業であつたと思われる。いわしはほとんど干いわしにされ本村での農業に使用された。ただ、地曳網操業上不都合が多く（本村でマネの合図を受けた人々は、1～3kmの道を走つて海岸に集合した）、後期

には海岸砂丘近くに分村を形成するようになり、現在の集落の基礎を形成することとなつた。この点、前者が最初から海岸近くに定着したのとは性格を異にする。ともあれ、農業資本を地曳に投下し干いわしを本村で消費していたものが分村を形成し、同時に砂丘地域の開墾となつて（水田としたものは掘り下げ田とよばれる）今日に至つていのである。

なお、波崎の地曳網操業は第2次大戦頃までにほとんど姿を消し、現在ではわずかに観光用地曳がるカ統残つていただけである。

第4章 揚操網への推移

波崎漁業を考察する上で、機船底曳網、秋刀魚捧受網、揚操網は総着業統数や総漁獲高に占める割合が高く、不可欠の要素なので無視できない。特に揚操網による漁獲量は極めて多く、波崎町漁業の主幹である。いわし漁獲を目的とする揚操網が発生した原因は、歴史的プロセスと対応させて考えねばならない。

第3章で述べた如く、太平洋沿岸で行なわれていた地曳網は、大正末～昭和期になると沿岸いわしの減少、労働力不足等、種々自然的、社会的条件の変化に伴い衰微し、昭和20年代にはほとんど消滅した。一方、銚子、波崎等では、八田網も同時に使用されていた。八田網は波崎の近江屋（稲村）という船主が明治末期に考案したと言われている。また、明治20年頃には発明されていたという話もある。ともかく、地曳網よりいわし漁獲を高める手段とし、労働力を省略する方法としての漁網模索が八田網を生んだと言えよう。

八田網は、八手網とも言い、2隻またはそれ以上で使用する為、多隻張浮敷網とも呼ばれる。八田網操業は通常2隻の網船をもつて潮流を受けて張下げる。双方の網船は各々錨を用い、または船の航走力で網方を保持して魚類が自然に網上にくるようにさせる。また撒餌、駆具等を用いて魚群を積極的に呼び寄せることもある。魚群が網に入ると、片手廻り（片手操）で網の一方を絞るようにする。絞る時は、いわ付（重り）の網を荒手と称される屈強の若者が海中に入り絞りにかかる。なお当時は地曳網同様、寒中에서도ふんどし1本で行なっていたそうである。魚捕部に入つた魚類が逃げないよう迅速性を強いられたので、海中で絞ることが必要であつた。絞つた後は魚捕部（袋）に入つたいわしを陸上げし、タマ（サテ）ですくいあげたものである。いわしは、地曳網同様砂浜に干し、いわゆる干いわしとして利用された。明治末期、波崎以北の地曳網地域で八田網は使用されなかつたが理由は不明である。

この時期に揚操網操業がなかつたわけではない。

揚操網発明説には種々ある。千葉大教授菊地利夫氏の九十九里説、東海区水産研究所宮崎千博氏の尾張・三河説、東茨城郡河和田山口孝義氏の地元説（久慈町三代芳松）など、不明なのが現状である。明治21年銚子で揚操網が使用されていた記録があり、波崎もほぼ同時期に開始されたと推定される。なお、久慈浜へは明治34年、那珂湊へは明治35年（白土次郎衛門が紀州から）導入されている。

明治末期、波崎で行なわれていた揚操網は極めて小規模で、漁船も櫓漕であつた（7丁張～9丁張）。それ故、遠距離操業は不可能で、犬吠崎燈台沖～八日市場付近までが主漁場であつた。漁場へは早朝出発し、漁獲物が船倉いっぱいになると戻つたが、夕方帰路となることが多かつたそうである。

当時から操業は2隻（2はい）で行つていた。なお手船はつけないで操業した為、漁獲の多い時は他船に運搬を依頼し、5割を与えたそうである。

船方は2はいで50名前後乗組んだが、参加人員の少ない時は35～40名でも7丁張りで可能であつた。波崎へ水揚げした漁獲物は、地曳、八田網同様干いわしにし、稲敷方面へ出荷したものである。なお、出漁、帰還の際は岸壁が存在しなかつたので、若者8～9名がコロを使用し、て押した。

以上の無動力小揚網・地曳網・八田網漁業はいずれも、沿岸いわしを目的としていた点では変わらなかつた。しかし、昭和になると急激な沿岸いわしの減少となつた。漁網改良、漁船の大型化に伴う沖合漁業が必要視されてきたのである。日本のレベルでそれらは急変し、波崎へは昭和元年1隻の動力機械船が導入されている。しかし波崎には港湾がなく、漁網、漁船大型化に対応する手段が存在しなかつた。地曳網元、小揚操船主らの要望が実つて、昭和9年、波崎港完成へと至つたのである。波崎港出現は、従前の漁業経営の姿を基本的に変えた。

地曳、八田はほどなく消滅し、小揚操もその操業状態が変容した。即ち、動力漁船使用によつて漁場拡大となり、漁船内部装置を機械化することによつて時間の短縮となり、機動力に富む漁業が可能となつたのである。特に著しい現象として、揚操巾着網使用が開始された点を述べられよう。つまり魚網の拡大の他、以前に於て環、環括網、分銅のなかつた揚操は、次第に環括網を使用するようになり、巾着網に類似する姿を示すこととなつた。

2隻旋揚操巾着網が正式の名称で文字通り2隻の網船が操業を行なう。この段階では漁業経営体の規模拡大とも関係し、1～2隻の手船も合わせ持つている。手船は運搬専用船の意味で、これが必要になつた理由は、沖合漁業へ移行した為、網船が水揚げに帰港し、再度出漁するのでは不合理になつたからである。それ故、手船が波崎港へ戻つて水揚げする間、網船は別の魚群を発

見して操業を開始することができる。

操業形態自体は手船を使用することになった以外大差ないが、手段は変化が著しい。槽漕時代は、網張、網上げをすべて労力に依存していたが、昭和期になると機械化したので比較的容易になった。揚操1カ統に要する人員は80名程度（網船2隻、手船1隻）であるから、漁船が大型化したにもかかわらず省力化されている。この点からも技術的意味での発展が判明する。

揚操網は、最盛期に波崎のみで55カ統を数え、日本でも有力な地位にあつた。これは第2次大戦突入前の状況である。しかし戦後は減少し、往時の着業統数には遠く及ばない。減少の原因は、揚操経営体減少に付随する如くいわし減少や年次別変化の大きさ、大衆魚ゆえに漁獲量に比較して漁獲高（金額）が小さいことなどに関係していると思われる。

揚操網着業統数は、〔4-1表〕の通りである。

4-1表 揚操網（2隻旋）着業統数の推移

単位（統）

年次 地域	昭30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
茨城	51	51	52	52	47	46	-	-	66	70	75	-	-	-	-
波崎	29	28	28	29	22	22	21	21	21	20	24	34	35	28	21

「茨城農林水産統計年報」農林省茨城統計調査事務所（30～41年）及び波崎漁業協同組合資料（42～44年）より作成

昭和30年代は、年々ほぼ漸減しているが、これに対応して経営体数も減少している。〔4-2表〕

4-2表 揚操網（2隻旋）経営体数の推移

単位（戸）

年次 地域	昭26	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
茨城	80	-	57	63	-	66	72	74	74	62	54	58	61	-	-
波崎	34	-	39	35	-	25	25	25	25	24	21	25	26	21	20

「茨城農林水産統計年報」農林省茨城統計調査事務所（26、31～41年）及び波崎漁業協同組合資料（42～43年）より作成

一方、40～42年着業統数が増加しているのは、前後年次に比して漁獲量の多いことに関係するものと思われる。昭和43年以降の減少は単なる漁獲量の減少のみが原因ではなく、2隻旋か

ら1隻旋への質的転換要素の意味も含まれている。前述した如く、2隻旋の場合80名程度の人員を必要とするが、1隻旋にすれば50名ほどで操業可能なためである。労働力減少の折からも有効な手段であり、また新に操業を開始する際でもその費用が安いことも有利である。

揚操網経営体は、単に減少しているだけでなく、全漁業経営体に占める割合も、昭和31年当時の半分以上に低下している。〔4-3表〕 比率低下が意味するのは、沖合～遠洋化の進行状

4-3表 漁業経営体に占める揚操経営体の割合

(戸)

年次 種類	昭31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
全漁業 経営体	68	87	-	85	70	75	100	122	117	129	117	88	81
揚操 経営体	39	35	-	25	25	25	25	24	21	25	26	21	20
割合 (%)	57	40	-	29	36	33	25	20	18	19	22	24	25

資料は4-2表に同じ

態であろう。また、漁業経営種類の増加も示唆していると推定され、多目的化していることが判る。

一方、揚操網によるいわし漁獲は、昭和40、41年までは増加傾向を示すが、翌42年から激減している。〔4-4表〕 また総漁獲量に占める揚操漁獲量は、33年以降大幅な変動を

4-4表 揚操漁獲高の推移

単位 トン

年次 項目	昭33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
総漁 獲量	22301	17945	19876	32491	27864	39854	43629	67711	64205	63780	-
揚操 漁獲量	20688	16599	16590	23642	15174	26664	32769	54117	51612	33421	16735
割合(%)	91.8	92.5	83.5	72.8	54.6	66.9	75.1	79.9	80.4	52.4	-

「茨城農林水産統計年報」農林省茨城統計調査事務所(33~41年)および波崎漁業協同組合資料(42~43年)

みせていない。しかしこの比率は極めて高く、波崎における揚操の位置が判然とする。揚操依存

形態は今日まで継続していることを示すが、あまり良い傾向ではあるまい。〔4-4表〕や魚種別価格変動から明らかなようにいわしは著しい変動を示す。専業者（ほぼ100%）が多いことに関係して漁撈者の生活困窮を招いてきたことは記載したが、今後この比率低下を検討する必要がある。鮓子でも戦後、いわしの比率が90%を越えたこともある。しかし現在では35%前後に低めている。このように大衆魚から高級魚を目的とする漁獲方法を講ずれば、ある程度労働対策にもなるであろう。

以上の如く、漁獲手段は自然的、社会的条件の変化に伴って逐次改良され現在に至っている。しかし、この漁網の変遷はいわしを対象とした点に於ては共通している。即ちいわしを目的魚とし、そのワク内での変化に過ぎない。最近いわし自体が減少しているので、今後は対象魚を別な視点から考察し、それに付随する手段―漁網の変化―を思考せねばなるまい。

第5章 漁業関連産業

1) 簾細工業について 手子后神社神職、岡見信泰氏はたまたま上京した際、下駄の簾表内職を観察し、明治32年始めて波崎へ伝授した。もちろん、明治期の漁業不振に伴う漁業者の生活困窮状態の救済が契機となつたものである。伝授以来漸増し（漁業不振を暗示）大正末期には年産75万円を示し、富山県滑川町と共に2大産地となつた。しかし昭和になると漁業不振の回復、それに付随した簾表業から漁業への資本移動（昭和14～15年頃と言われている）などにより減少傾向をたどつた。「昭和15年頃には年産500～800万円をあげるに至り、県並に市当局も注目して積極的に振興策を講ずるようになった。すなわち、しばしばその技術講習会を開催し、育成を助長したのであつた」とあるように鮓子では育成の対策を練り実施した為、復活の動きもあつたらしい。「昭和25年度の生産高約5千万円、簾表（3,250万円）を主位に椅子（1,250万円）、スリッパ、乳母車がこれにつづいている。現在これによつて衣食するもの市内には数千」と隆盛状態を示しているのに対し、波崎では具体的対策、振興策がなく減少一途をたどり、現在では2業者のみである（田村・稲垣家）。

内職者は神栖を含めて5～6,000名、内波崎地区東部漁家内職2,000～2,500名と言われ昭和初期に比し半減している。内職の労賃は簾枕大で80円、普通50円、ふとんはたき6円50銭で通常500円程度（1日）になる。なお年生産額は2億5千万円ほどである。

内職として、また漁業不振時の対策として発達してきた簾細工は現在でも漁撈者家族（特に主婦）中心ではあるが、発生当初の深刻な涵養的な産業としての性格を失い、その意味に於て内容

に変化を来たしたと言えよう。昭和43～44年の不漁は近年まれであるが明治期ほど深刻ではない。不徹底ながら最低補償給制度の実施、鹿島工業化等によつて、当時ほど内職に専念しなくても良い状態になつている。これらが労働力不足を助長させているとも考えられるからである。発生以来、漁業と一体となつて発展したこの産業は、独立路線を歩んでいる感が極めて強い。

ii) 無線機器業 波崎に無線機器業の発生したのは、昭和24年である。33年まで継続した業者は倒産し、同年異質資本業者が会社を設立して今日に至つているので、波崎町自体としては、24年以降1業者が存在していることになる。販売品は昭和40年まで年々増加してきたそうで、逆説的には漁船の近代化を暗示していると言える。また季節的には6～7月に注文が多く、漁獲の多い時期とも一致している。従業員は3名であるから、漁業関連産業中、最も小規模な部類にはいる。

昭和41～42年までは100%漁業相手の純然たる関連産業であつたが、43～44年には陸上関係(タクシー無線等)が5%を占めた。業者は43年頃から漁業の将来性を考慮し、維持不可能と判断したのであろう。海から陸へと転化を試み、陸上関係率を今後高めたい意向である。これは、波崎町漁業の推移過程を示唆している。漁業近代化に最も密接な無線機器業者ですら漁業継続を不可能と判断しているのである。直接関連から2次化或は独立方向へと乖離し始めた時点が43年で、微小ながら5%の数字には大きな意義が包含されていると思われる。

iii) 製氷工場 従来、波崎漁業協同組合と鴨安商店が波崎の需要を満してきた。製氷能力は前者が8t/日、後者が15t/日というごとく極めて零細なものである。しかも近年は年間絶対使用量が約1万トンのため、1,500～1,600トンの不足になつている。冬季の不足が極に達するので東京から移入している。不足にかかわらず製氷能力を拡大していないのは、漁業の衰退傾向と同調しているからである。即ち漁協加盟者が減少、漁協経営が悪化している状況に於て設備投資することは、さらに経営の悪化を招くからである。このように漁業衰微現象は製氷工場にもあらわれている。

iv) 船舶電気業 昭和20年に開始され今日まで1業者のみで13名の従業員を擁し、波崎漁船のみを対象に製品販売、修理に当つている(販売3:修理7の金額比)。昭和30年頃になると漁船注文の減少、自動車バッテリーの需要増加によつて、早くもこの時期に海から陸へと転化を計つている。現在漁船対自動車の金額比は3:7で漁業関連産業としての性格を弱めてい

る。漁業繁栄時に船舶電気業が衰退した理由は、内燃機関変動に対応するもので、ディーゼルエンジンが増加したからである。

V) 内燃機関業 昭和25年の開始当初は焼玉エンジンが高率を示したが、昭和38～39年にディーゼルエンジンが凌駕した。現在3業者から成るが、昭和30年をピークに減少を続け、昭和43年には15台の生産に過ぎず銚子の約100台の比ではない。注文の減少、銚子業者の進出の外、大手企業(ヤンマー、フジ等)の手形の延期、不良品の工場側負担など企業内部にも波及している。当業者も40年から陸上の製品を扱い始め、約10%の割合を示すに至った。漁船受注のピークは30年、今後漁業が発展すると仮定しても、耐用年数から考慮して50～60年に再ピークが現われると思われ、漁船対象の経営は困難であろう。

VI) 水産加工業 波崎の加工業は中小企業から成り最大の会社でも従業員180名程度で50名以上は数社に過ぎない。大部分は数名～20名前後の零細企業である。加工業も経営悪化が顕著であるが、原料の入手困難、労働力不足、販売地域が遠隔地であることなどが主因と思われる。原料は相対的大企業が波崎以外から入手する(銚子、房総、八戸など)のに対し、小企業は、波崎、銚子に依存している(理由は本文参照)。

労働力不足(波崎最大の加工場ですら過去3年で就職した中卒者2名)は鹿島開発に伴う労働力流出が原因で、これに対処すべく労賃アップ(1時間当り90～105円)、固定給実施などを行なっているが、困難を極めている。製品販売は、京阪神・九州方面に多い。伝統的に取扱業者の多いこと、宣伝効果が波及していることなどに負っているが、事実上は京浜進出が困難なためと思われる。換言すれば、中央大手企業との競争の比ではなく、割込むすぎがないからであろう。遠距離の販売地域でさえ中央大手企業の進出により現状維持が困難で、その打開策として極洋・日水・大洋漁業等と提携しているのである。

昭和38年から県の融資は開始され、昭和44年11月現在69企業中、60企業が受けている。加工種類によつて相違するが、日歩1厘5毛前後で43年には4,600万円借りている。その他農林中央金庫・常陽銀行などから1億5千万円の融資を受けており年々増加傾向を示すことは、経営悪化状況を明確に示唆していると言えよう。これら諸問題の解決を計らない限り、加工業は増々減少すると思われる(昭和32～33年の半減状態が現在)。

以上、漁業関連産業について述べてきたが、漁業の衰退、進展或は漁業不振時の対策等に関係するものを間接漁業関連産業、漁業が存立する故に存在する産業、即ち独自の存在が困難で漁業

依存性の高い種類を直接漁業関連産業と任意に規定したものである。

第 6 章 流通機構 一特に銚子大橋との関係一

i) 自動車渡船時の流通 自動車渡船は、銚子大橋脚下約 100 m 下流（波崎側）と現在の町営渡船場（銚子側）を結んでいたもので、一度に 3～4 台の車しか運搬出来なかつた。この時期に於て加工原料の 7 割を銚子に依存していたという意見と、逆にほとんどを波崎に頼っていたという異なる意見があり、真偽の程は不明瞭である。いずれにせよ原料購入の際は自動車渡船を利用していた。普通トラックの渡船賃は 800 円であつたから、結果的にはあまり大きな流通の転換要素にはならなかつたようである。すなわち、京浜方面出荷の場合は、800 円の渡船賃と時間的ロス（渡船は極めて混んだ）の回避の為、水郷大橋経由で輸送したのである。

ii) 銚子大橋完成以降 自動車渡船は以上の如く期待に十分即した結果を生じなかつた。合理的加工経営には、更に迅速な手段が必要になつてきた。また、波崎町の経済発展に銚子と直接結ぶ橋梁が必要視され地域住民の期待は大きくなつたのである。かくして昭和 35 年 3 月 3 日、日本道路公団の手で起工され、労働延数 12 万、総工費 8 億 5 千万円（メートル当り約 60 万円）、連続トラス及び合成桁をもつて昭和 37 年 12 月 11 日、1,450 m（取付道路を除くと 1,203 m で日本一）の銚子大橋の竣工となつた。大橋完成によつて交通は飛躍的に拡大、円滑化され、一方同年 12 月自動車渡船は廃止となつた。

水産加工業にとつて時間の短縮となつたことは言うまでもなく出荷も容易になつた。波崎水産加工品の出荷先は京阪神、九州方面なので輸送コストが高く、これは生産コストに反映する。即ち、市場での競争力が弱化するので輸送コスト低下の手段として鉄道貨車を利用している。この場合は無論銚子大橋経由で銚子駅に集荷するので非常に役立つことになつた。但し、京浜、関東などの近距離輸送にはあまり効果がない。これは、従来通り通行料（460 円）を省くため鹿島経由で出荷しているからである。波崎の漁業、水産加工業にとつて近距離輸送と大橋の結合を如何に密接にするかが今後の課題点であらう。

<最後に> 紙面、時間の関係上全体的要約が出来ず（全体の本文は 300 枚をこした）、数章を選択し更に抜萃に終つたことをお詫びする。また参考文献は指定された頁数の関係から省略した。なお、卒論作成に当つて度々御指導いただいた渡辺一夫先生をはじめ、多くの関係者各位に深く御礼申し上げます。