

青森県八戸港における漁業の現況と今後の問題点

杉山, 豪

(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)

62

(終了ページ / End Page)

72

(発行年 / Year)

1971-03-20

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00026701>

青森県八戸港における漁業の現況と今後の問題点

通教 昭和44年度卒業 杉山 豪

は し が き

第1章 八戸港における水産業の沿革と現状

第2章 漁船の大型化と水揚量の増大

第3章 イカ一本釣漁業の諸問題

第4章 北転船と機船底引網漁船

第5章 水産加工の問題点

結 語

は し が き

八戸市は青森県南東部の地方都市であるが、人口約21万(昭44)をかぞえ、本邦有数の水産都市として名高く、最近是新産業都市として工業化にも着手した。市域に属する海岸線が長く、大規模な港湾施設や水産施設の整備が進められている。八戸港は鮫(さめ)港の名で古くから知られ、昭和41年から3年間は水揚高連続日本一を記録した。しかしながら、その水揚増大の裏には多くの問題がある。本論は八戸港が将来益々発展することをねがいつつ、現状を分析し、問題を取りあげて研究するものである。なお卒業論文は4000字で200枚をこえたため、ここではとくに八戸港の歴史的発展と現在の問題を中心に抄録した。

第1章 八戸港における水産業の沿革と現状

(1) 藩政時代末期から大正期まで 八戸港の前身は鮫港である。江戸時代末期、八戸藩の重臣野村軍記によつて港湾修築がなされ、江戸その他との交易が増大した。明治12年、小中野・浜通・湊・白銀・鮫ならびに持越沢・八戸(町)の各総代合わせて71名の連署で県令に「鮫港築しよ願」が出され、同14年内務省はフランス人技師を派遣する計画をたてたが実現しなかつた。明治24年、現在の東北本線が開通し、同44年には県議会から知事に鮫港修築建議があつた。大正7年には八戸町錦座(現東宝劇場)で鮫漁港修築期成同盟が発会し、同7年度予算で初めて

国庫補助が計上されている。同じ年に市は魚市場を開設し、 $K.K.$ 八戸魚市場に対し市場運営の一切を委託し、同時に専属仲買人組合、水産荷造組合、専属回船問屋組合、冷蔵問屋組合、水揚組合がつぎつぎと組織され、こうして魚市場を中心として漁港修築、後背施設整備がすすんだ。昭和4年、年間水揚5,000tにすぎなかつた八戸港の水揚げは同14年には戦前最高の50,000tに達した。

戦中戦後の破壊と復興については省略するが、昭和41年にはイカ・サバ・スケソウを中心として全国第1の水揚げを記録、43年には400,000t(123億円)の水揚げを突破した。

このため、従来の鮫漁港のほか、あらたに小中野漁港・第2魚市場・館鼻下漁港の船溜りの建設や修築がおこなわれ、八戸漁港の景観は一変しつつある。港の格も昭和26年に第3種漁港、同35年には特定第3種漁港に指定された。

(2) 八戸港の現況 八戸港には35種の許可漁業と沿岸漁業に従事する漁船が936隻ある(市水産課、昭43)。階層別・漁業別にみると、つぎのようになる。一番多いのは沖合い漁業や遠洋漁業など比較的漁場の遠い漁業に従事する55~99tの338隻、次に多いのは沖合い漁業の30~49tの238隻、3位は沿岸漁業主体の0~5tの181隻となっており、10~29t級が142隻でこれにつぎ、300t以上は12隻にすぎない。

船の隻数を漁業別にみれば、釣42%、機船底引網19%、巻網漁業14%、はえなわ13%、刺網5%、カツオ・マグロ4%、雑2%その他で、漁船の分野は広く、内容は釣漁業が主力である。

漁船t数の最近の変動は興味深く、低階層船t数の伸びが横這いなのに反し、50~100t級の船では増加傾向にあり、また300t以上の大型船は41年の3隻から43年の16隻に急増している。つまり、八戸港では中間層と上層の中~大型船の増加が著しく、その主役は50~100tのイカ釣船、300t以上の北転船である。北転船とは、昭35年から国の政策によって、沖合底引網漁業から北洋海域へ転換操業せしめた漁船をいうのである。しかし、イカ漁船がふえているといつてもその内容には問題があつて、新造船でなくて他県から買い入れた中古船(改装してイカ釣船とする)の隻数が増加しているのである。これに反し、300t以上の大型船の隻数増加は国の政策に乗つたもので、船体は鋼製、諸計器類や操業機械器具も近代化され、花形となつている。前述のイカ釣にみられるように、隻数の伸びが鈍く、新造船が少ないのは、経営体が貧弱で資本も弱体で、生産性が低いために金融窓口も狭いためであると考えられる。沿岸漁船であれば漁協からの借り入れ、または沿岸漁業振興法による経営近代化資金、漁業信用

基金協会の保証で金融機関から借り入れるという2方法しかない。借りるに当つては、経営体の内容が充実していないと容易でない。種々の実例はここでは割愛させていただくが、イカ釣を含む沿岸漁業は振興政策の谷間におちこんでおり、思い切つた金融緩和や借入金の利子補給など、積極的な施策が必要である。一方、たとえば北転船や巻網漁船の新造資金は自己資金のほか、中小漁業振興特別措置法の指定業種となつており、税制、金融面で優遇されているのである。

八戸港には老朽船が多い。「漁船の墓場」と極言する人もいる。漁船の建造・改装などの点で、他の先進港に大きく遅れをとつているといつても過言ではない。

(3) 漁獲高 前述の通り、八戸は水揚高において日本第1であり(最近は多少変化した)、青森県内における水揚高の、実に84.3% (金額において70.4% — 昭43)を占めている。最近8年間の漁業別水揚高推移をみると、年々水揚の減少しているものには、マグロはえなわ・サンマ棒受・メヌケ刺網・マグロ突棒であり、急上昇しているものはサケマスはえなわ・サバ1本釣・機船底引網などであるが、イカ1本釣も漸増している。漁種はイカ・サバ・スケソウを主とする大衆魚が多くて低魚価である。八戸港の水揚実績中に他県船の水揚実績が大きく寄与していることは特筆に値する。水揚数量の地元船対他県船の比率は44:56(昭和43年)で、他県船のほうが多くの水揚げを得ていることになる。

第2章 漁船の大型化と水揚量の増大

漁業近代化で筆頭にあげられるのは、漁船の大型化の問題であるといつても過言ではない。事実北洋トロール漁業では従来の96t型では生産性が低く、350tに増トンして操業しているのが現状である。巻網漁業も従来2隻巻きだつたものが大型化して1隻巻きとなつた。更にイカ釣においても、50t未満の船では、安全航海に速く及ばず、操業能力に限界がある、ことなどから100~300tに増トンし、船内施設(冷凍室そのほか)も整備されるなど、航続距離を増大して、生産性を高めようとする動きが出ている。他方、資源量・漁場については楽観を許されず、従前は地先だけで開始・終了していたイカ釣船の活動も、夏に静岡・新潟沖まで出かけて操業し投入資本の回転を早め、漁夫の仕事を安定させる等の配慮を必要としており、またイカ資源の量的不足がとりざたされるに至っている。年々漁場は遠隔化する一方である。

以上の状況の中で漁業経営体はどう対処しているか。昭和40年、中型トロール漁業(50~100t)の年間1隻当り収益は918万円、350トン型(200~500t)で2,374万

円、イカ釣漁業は赤字36万円である。これに対し、翌41年にはそれぞれ557万円、694万円、55万円となつている。数字は漁業総生産額から賃金・燃料費・餌代・魚箱代などの諸経費を差引いた収益である。注目されるのは大型トロール漁船の収益が前年より極端に悪くなつていることだが、これは魚価が安かつたためであるとされている。八戸港のカツオ・マグロ漁業は15隻で、多くは北洋サケ・マスはえなわ漁業との兼業である。この業種は日ソ漁業条約で北洋漁業に従事する漁船が締め出され、そのしわ寄せがマグロ漁業への転換をうながしたもので、その頃からすでに資源減少による操業難があらわれはじめていた。資源の減少に対して国では新漁場開発をすすめ、オーストラリアの南方タスマンなどがつきつぎと開発されたことは、よく知られている。しかし残念ながら八戸港の所属船は船型が小さく、ほとんどがいわゆる「99トン型」なので、その漁場にゆけずにいる状態である。194 t 型のマグロ漁船の建造費は1.5億円、300 t 型で2億円(昭43ごろの価格)といわれ、資本力の小さな業者は容易に着手できない。しかし大型化は開発された新しい遠隔地漁場に到達するためおよび操業能率の向上のための至上命令である。

つきに漁船の鋼船化が問題である。八戸港在籍の漁船トン数は東北海運局管内第1であるが、鋼船率は最低である(表1)。翌年の統計によれば、鋼船化は50~99 t 層に集中し、依然として底引、カツオ・マグロ、北洋が鋼体化の中心となつていることを知る。

表1 管区内在籍船数、鋼船化率(昭42)

港名	在籍	うち鋼船	鋼船化率
塩釜	250	127	50.8%
小名浜	418	199	47.6
石巻	395	204	52.7
気仙沼	363	140	39.6
釜石	117	46	39.3
宮古	181	27	33.4
酒田	60	16	26.7
船川	68	13	19.2
青森	218	37	17.0
八戸	643	94	14.6

東北海運局(昭44年調査)による

表2 八戸鋼鉄船の規模別(昭43)

計	20~49t	50~99	100~199	200~299	300t以上
131	11	84	14	5	17

鋼船化とはいうものの、その漁港で新造船であるか中古のものは決定的に重要なことである。操業能率、甲板員の定着化率、速力などについて大きく関連するためである。残念ながら八戸港船主が他県の中古船を購入して船籍を八戸に移したものが大部分であり、新造船は20%(東北海運局八戸支局談)であり、中古船は耐用年数がいくらか残っていないのでつぎの新造船建設が不可能であり、これは悪循環となつて八戸港の性格に定着してしまうのである。地元で鋼船の造船所がなく、修理さえ不可能であ

つて、函館

・石巻・東京などに回

航しなければならぬのである。前後するが、おもな鋼船の発注先は臼杵鉄工所（大分）、新潟鉄工所、檜崎造船（北海道）であつた。現在、地元船主の強い要望で鋼船誘致が実現しつつある。それは「北日本造船K.K.」で、上述臼杵鉄工所と八戸鉄工連の共同出資であり、昭和44年秋には第1号船の起工式をおこなうまでになつた。さし当りの年間造船能力12隻、修理240隻を目標としている。そのメリットは回航・休業日数の手間の短縮だけでなく、乗員が主として八戸在住者であるため、修理中は自宅で休養ができることも強調してよいことである。

つぎに省力化と機械化の問題がある。従来漁業就労者を自由に得ることのできた時代は、いわゆる人海戦術的操業でも可能であつた。しかし現在の人手不足の深刻さは異常であり、是非とも省力化をはかる必要にせまられているのである。

第3章 イカ1本釣漁業の諸問題

八戸のイカ釣りは手釣りによつて大正時代から盛んに行なわれ、現在まで引きつがれてきた伝統的な制度によつてゐる。それを一言でいえば、各個人の努力と技術によつて決定される能率給賃金形態である。しかも釣子（つりこ）が大勢乗船して釣らなければ、船主も釣子も収益のあがらない形態である。役つき乗組員と比較して、釣子の数が少なければ、役つき手当の比率が高くなり、仮りに大漁であつても全体の賃金比率は60%をこえてしまう。個人釣りの方法は、要するに釣子が大勢乗つた人海戦術的漁法であつて、必然的に過積みのために海難を招くという危険を内蔵しているのである。

イカ釣子の歩合制は、表3のような歩合制である。

その数字は自己の釣上げ全量 — もちろん一定してゐないで上下がある — 中、自己の受け取る割合である。個人釣であることは、豊漁のときでも自己の受け取る量をふやすためには一層多くのイカを釣らなければならないのである。また、船主または経営者との労働契約・社会保険そのほかにもひびいてくる問題である。機械化については、現在試作されたイカ釣機械があるが、手釣りより船上スペースを多くとり、手釣り1.5人分の能率しかないことによつて八戸の普及率は10%程度である。釣子不足の解消や賃金形態改革、さらに「ほまちイカ」（船主との配分の対象にしないで、つまり上表の%にしたがわずに持ちかえる分のイ

表3 イカ釣船員歩合の率

職 種	歩 合
漁 撈 長	3～5番釣り保障 1)
機 関 長	基本給 + 100%
船 長	80
通 信 長	70～80
甲 板 長	60～70
操 機 長	60～70
一般釣子	50

1) 3番釣りとはその日の漁獲が全員の第3位の人という意味である。

カ)の解消をはかるためにも機械化研究は一定の役割をもつのである。イカ釣り機械(1台15万円)で1隻に約15台必要。設置費とも合計約250万円かかる)設置には県と市の利子補給があるが、それよりもむしろ長期の低利資金が使える政策を講じて欲しいという業者の声がよい。

イカ釣りは戦前には陸地に近い海域でガス灯・電灯を点じて夜釣りによつておこなわれ、漁船も10t以下が主体であつた。現在、漁船が大型化し、技術的装備が向上した現在でも、労働条件・雇用関係は古い時代のものが踏襲されてきたことは否定できない。

イカ釣漁業協同組合が発足したのは昭和26年で、それ以来イカ釣漁業に対する関心がいちじるしく高まつた。当時組合は北海道沖の入会権を獲得し、水揚高は増大した。しかし「大漁貧乏」にしばしば陥り、「船止め」もしばしばおこなわれた(「船止め」とは一定日時を限つて休むことで、操短と同じ意味をもつ)。昭和27年には製氷冷凍工場建設、出漁準備金貸付け、昭和31年には水揚代金の組合一括受領を開始している。昭和34年にはイカ釣制度改革に端を発した問題がおこつた。以下少しくこの問題を追つてみたい。

八戸のイカ釣漁業の形態はいわゆる「生分け」であり、釣り高の半分は釣子のもとなり、残りは船代として船主のものになる制度である。船主側の言い分は、これでは漁船の維持管理さえできず、重油代も税金も出ない、ということであり、漁獲物の配分、つまり生わけ率を船主に50%から65%に高めること、個人釣りの慣行をやめて共同釣りとし、船主は食料と漁具を負担するというものである。この案の中には前述の「ほまちイカ」の防止も含まれていたであろう。これに対して釣子の言い分は、手取りが少なくなることであり、猛反対のすえ昭和42年に八戸イカ釣漁業近代化対策協議会が発足するまで、従来どおり50%づつの配分率がつづいたのである。年々釣子の希望者数が減少し、しかも漁撈長・船長など役つきの配分率は一般の釣子より高いので、釣子数が少ければ船主収入分が減少するわけである。

一方、釣子は万一死亡した場合にも船員保険に加入していないので、船主任意組合の共済組合から補償金をもらうだけであつた。昭和27~8年頃までは、イカ漁船のほとんどが30t未満であり、船員法適用外の漁船であつたため、この法適用上の問題も殆んどなかつたが、しだいに漁船が大型化する中で、イカ釣漁業の不明確な雇用形態が問題となつてきた。それに釣子の移動、転船が激しく、船主すら自船の実態を把握することが困難な状態であり、さらに個人釣りにより各自の釣り量を明確に他と分離し、その中から50%の分け前を受け取るという慣行は、船主側に「船主と釣子は雇用関係にはない。共同事業である」との主張を生れさせ、それを理由にイカ1本釣漁船に対する船員法適用を拒否することもおこつた。しかし最終的には海運局、海上保安部、県保険課の申合わせとして「漁船に乗組む運航要員(漁撈長・船長・機関長・通信長・

長・操縦長)は船員法適用船員と」されたが、この時点では釣子には適用されなかつた。その後昭和30年労災法改正により、30t未満のイカ釣漁船を含む各種の小型船乗組員にも労災保険法が強制適用されることになつた。ここで問題となつたのは、30t以上のイカ釣船に乗る運航員以外の釣子で、全く災害補償のない形として残された。しかしこれも形の上からは昭和31年に出された運輸省の通達「八戸地区のイカ釣り漁船に乗組む釣子の船員法上の取扱いについて」によつて救済された。その要旨は「同一船主の漁船に、転船せずに継続して乗組む」という条件で船員保険の被保険者とすることである。しかし船主団体は保険料の高いこと、釣子の転船が多いことを理由に、任意団体の共済制度を発足させた。

第4章 北転船と機船底引網漁船

八戸港の漁業生産の基盤は、上述のイカ釣のほかサバ巻網漁業、機船底引網漁業である。とくに北転船の出現以来、水揚高は年々増加している。トロールは、八戸では主としてスケソウが水揚げされる。八戸機船底引網漁協に属する漁船数は41隻(昭42)で、その内訳は沖合底引網96t型24隻、北転船349t型14隻、299t型3隻である。

北転船は昭和35年、八戸港にたいして5隻割当てを最初とし、ついで昭和42年、大臣許可漁業の更新時に従来の沖合底引網漁業を北洋底引網漁業へ転換することとなり、遠洋底引網漁業の許可枠がひろげられ、八戸に16隻の枠が割当てられた。しかし1隻2億円もかかる新船建造は容易でなく、船主らは建造者全員による相互保障を裏に、農林中金から融資をうけることに成功した。

ところで北転船の操業と八戸港の水揚高の増大の関係はどうか。昭和44年4月末現在の八戸港北転船17隻の航海数は延140航海で、このうち98航海は釧路に水揚げし、わずか42航海が母港八戸に水揚げされたものであつた。(八戸漁連調べ)。地元が敬遠された理由は明白である。それは第1に釧路港が北洋に近いこと、第2に八戸港では安定した魚価が得られないことである。具体的な例をあげよう。昭和44年4月22日、北転船3隻が入港した。市場では10kg 当り150円という採算割れ相場となり、ついに漁獲物を「船主止め」した。船主止めとは魚市場に揚げてもセリにかけず、相場が持ち直すまで船主が漁獲物を止めておくことである。魚価維持ができない理由は、加工・流通の問題、輸送の問題等多岐にわたるものである。

第5章 水産加工の問題点

八戸の水産加工は、流通の機能に加工・製造の機能が組みこまれている。主要水産加工業者は原料の鮮魚の価格形成に入札参加しており、その価格・量によつて日々の加工品生産計画をたてる。水揚された魚の処理は、漁協の調べによれば、鮮魚処理約40%、冷蔵冷凍約30%、加工その他約30%である。将来は冷蔵・冷凍加工部門の増設のため全量の20%だけが鮮魚売りになると予想されている。八戸水産加工の問題の第1は、水揚の季節的変動や短期的変動に対する対処が充分でないこと、換言すれば周年操業を確立することである。そして事実製氷・冷蔵庫などの新設があいついでいる。けれども漁連の話によれば、ストック能力はすでに全年間水揚量の20~30%に達しており、全国平均の14%に対して著しく高い率である。魚価安定に資していることは勿論であるが、遂に冷凍冷蔵庫の利用率が低くなり、見かけ上投資過剰の危険をもちあせている。

冷凍冷蔵設備拡充の目的の大半は、水産加工品生産過程の一部門としてくみこまれたものと考えられる。その証拠は、仲買加工業者の冷蔵庫保有が進んでおり、冷蔵業者の加工部門への進出が目立っているという二つの面である。このため、現在では冷凍冷蔵業者とかん詰・珍味などの加工業者を区別することは困難となつてきており、そして周年稼働が可能な加工業へと発展しつつある。これらは10年前には殆んど考えられなかつた大きな変化である。とりわけ北転船のもたらすスケソウはねり製品原料として鮮度・価格の両面で北海道の商品と互格にたちうちでき、加工業者の周年操業にも大きく寄与している。というのは、加工原料の確保とからむのであるが、北転船のスケソウは4月で打ち切れ、5月からは「冷凍品操業」といつて、オヒヨウ・ギンタラ・カレイ類を漁獲する。従来は船内凍結して東京港に揚げた。このため、地元八戸港はスケソウがおわるとサケマス入荷する初夏まで、シーズン・オフとなつた。その間わずかにソ連産ニンニクにたよるありさまで、北洋サケマスか、あるいは夏イカ、サバの季節までは、加工業者にとつて原料不足をどう乗り切るかが最大の関心事であつた。北転船がスケソウ以後も八戸に入れば、加工業者も周年操業が完全に可能となるのである。

八戸船籍の北転船の水揚は釧路へ3/4、八戸へ1/4であり、その原因についても前述した。昭和42年の10kg単価は平均釧路市場260円、八戸市場283円であつた。この差23円では八戸のメリットは生れないのである。八戸が北転船の全面的吸引をめざすとすれば、原魚の高度利用・付加価値の増大・単純加工（無頭物のひらき・みりん干し程度）の廃止など多くの構造上の問題に関連する課題を解決しなければならないのである。換言すれば、北洋トロール物の

たのである。現在でも八戸の水産業は、労働力不足が深刻であり、それがさらに経済活動の不振を招くという悪循環のおそれが多分にあるのである。水揚高の増大は歓迎すべきものではあるが、加工の高度化は未だそれに見合っているとはいえない。このほか、とくに社会資本投下の必要性の強調と、ますます拡張される港湾の問題を、他の工業港や商港と比較検討することも考えたかったテーマである。

地方産業の振興の問題は、その地方住民の努力にまつところ大きい、ということは理解できるが、1漁民、1漁協の力に限界のあることも事実である。国家的な財政援助の必要を深く感じた。小論を書き終った時点で読みかえすと、何ら問題の核心に迫ることがなかつたことを残念に思うが、八戸に居住し、八戸で教職についている筆者は、今後ともこの問題点の解明に絶えざる努力をはらつてゆきたいと思つている。

最後に八戸で聞きとり、資料調査などに快く応答された地元の方々、指導教授に心から感謝の意を表する次第である。

参 考 文 献 (主要なものをあげた)

- 八戸市 : 八戸市勢要覧 昭32.以降 各年次
八戸市 : 八戸市勢統計 昭44.
新川伝助 : 水産学通論 恒星社厚生閣、昭44.
山口平四郎 : 海洋の地理 大明堂、昭44.
八戸市 : 八戸市水産加工業実態調査報告書 昭42.
八戸市水産課 : 八戸の水産 昭44.
" : 水産統計資料 昭43.
国民経済研究協会 : 八戸市水産加工業の現況と課題 昭42.
八戸市水産課 : 魚市場関係例規集 昭40.
青森県水産商工部 : 青森県の水産 昭42.
その他 八戸魚市場管理事務所、東北海運局八戸支局、八戸海上保安本部、青森県水産物加工研究所、青森県八戸港務所、八戸漁業協同組合連合会、八戸漁業協同組合(市、白銀、鮫にある)、機船底引網漁協、青森県かつおまぐろ遠洋漁協、八戸市いか釣漁協、八戸水産加工協組連合会、市場仲買人協組連合会、水産流通団体統合事務局、水産物輸送対策協、全日本海員組合八戸支部、

いか約近代化対策協議会などに対して聞きとり、面接などの調査をおこなった。

*

*

*

なお、卒業論文をこの形に要約したのは指導教員渡辺一夫であり、それについての責任はすべて渡辺が負うものである。