

マグロ漁業根拠地三崎港の形成と商業活動の展開

山下 琢巳・山下須美礼・双木 俊介

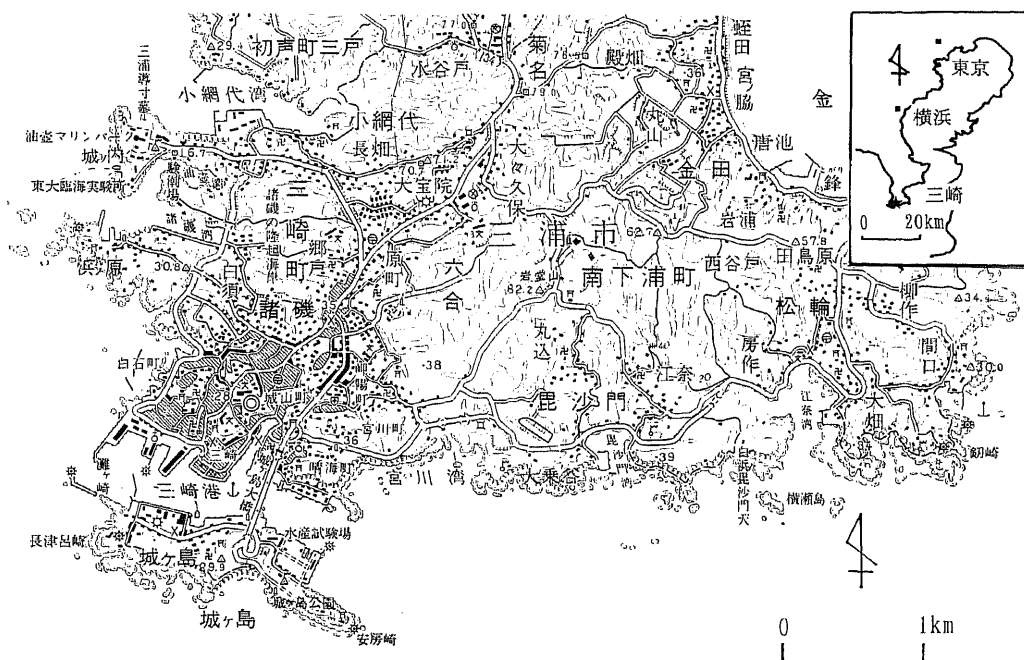
I はじめに

本報告は、江戸時代から昭和40年代までを中心として、三崎の機能およびその変容について、主産業である漁業に注目し、主として経済的側面から予察的に考察することを目的とする。

一般的に漁業は、漁労技術の進歩に伴い、漁業組織、あるいは漁船の漁獲物を著しく特化させて展開されてきた。そしてそのことが、漁業を取り巻く流通構造、出漁・水揚げを行う漁港とそれに附随する施設とが複合的に組み合わせられた、漁業根拠地化を促してきた。本報告では、今日「マグロ」水揚げ港として全国的にその名を知られる三

崎（神奈川県三浦市）に注目する（第1図）。そして、三崎がマグロの水揚げと流通に特化していく過程において、どのような展開がなされたのかを、町の商業活動と関連させつつ、三崎の具体像として提示することとしたい。

地理学の分野において、三崎を取り上げた従来の研究としては、漁業の発展基盤となった立地条件の分析が挙げられ、その内容は古川¹⁾が述べるところに代表されよう。すなわち、1) 天然に恵まれた港湾、漁場に対する好適な位置、2) 近世以来相模や伊豆地方の鮮魚を買付けて江戸へ輸送する有力な魚商が存在したこと、3) 海路で江戸と直結し大量の漁獲物の販売に好都合であったこ



第1図 研究対象地域

(明治30年測量，平成12年修正，5万分の1地形図「三崎」を使用)

と、4) 近世末期から船舶交通の要地で補給の便があったこと、5) 地元沿岸漁業者による餌料の供給があったことが立地の要因である。さらに、後年には町営魚市場の開設によって取引の公正や支払いの迅速化がなされたことも、県外などからの漁船が集中した条件になったとされている。

また、遠洋マグロ延縄漁業という漁業の展開からは、三崎と同じく漁業根拠地化が進展した、焼津、清水といった港との比較がなされた²⁾。そして、漁業根拠地化の展開では、各種附帯設備や水産加工業の立地が重要であることが示された。

一方で大崎³⁾によると、三崎の研究は、その立地ゆえに常に江戸・東京との地域間関係において論じられることがいわば「宿命」となっており、言いかえれば三崎特有のローカルな特徴を見出していくことが今後の課題であるとしている。

本報告においても、これらの見解に立脚し、考察を行うこととしたい。そこで、まず通事的に港町三崎の範囲と機能について検討し(第Ⅱ章)、次に三崎港に水揚げされる魚のうち、特にマグロの漁獲に着目し、鮮魚流通の基盤と漁場や漁法について言及する(第Ⅲ章)。そして漁業従事者と三崎との関係を位置づけ(第Ⅳ章)、江戸時代の商港としての機能が、遠洋漁業基地に変化していく過程を、そこで展開される商業構造から検討していく(第Ⅴ章)こととしたい。

なお、今日我々が三崎の町の歴史に目を向ける際に、最大の足掛かりとなる文献として、『三崎郷土史考⁴⁾』と『三崎町史上巻⁵⁾』の2冊がある。どちらも三崎の郷土史家、内海延吉⁶⁾の手によるものであり、役場文書や個人蔵の資料を広範に収集し、古老への聞き取りも盛り込んで構成された、豊富な内容を持つ文献である。本報告ではその一部を活用している。

Ⅱ 三崎における景観の変遷とその特徴

1) 江戸時代後期における三崎の景観

本章では、各時代ごとの三崎の景観的特徴を、絵図や地籍図、地形図を元に探っていくこととし

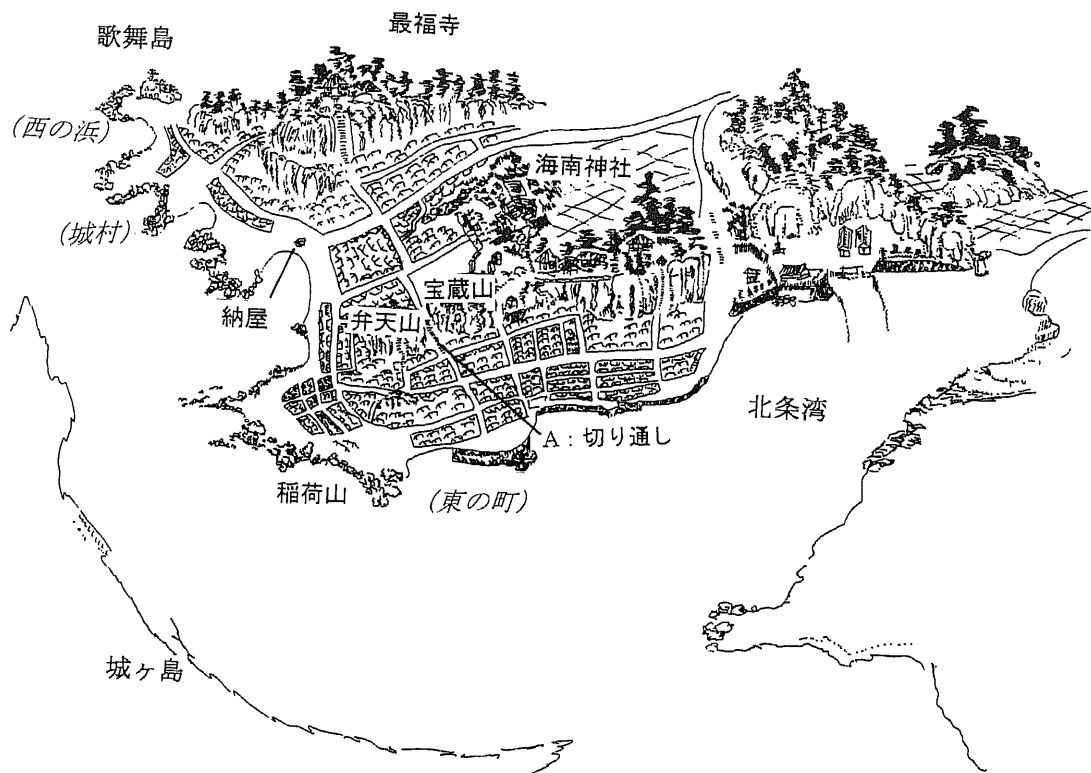
たい。三崎の町全体が描かれた現存する最も古い絵図は、江戸時代の享保期以降に作成された、最福寺所蔵のものである。この絵図を元に、三崎の景観を復原してみたい(第2図)。絵図に描かれた範囲は、東が北条湾、西が歌舞島、北は現在の三崎市役所付近、南は三浦水道を挟んだ城ヶ島の北端となっている。密集した町や、道が詳細に描かれている範囲は、元禄期の記録⁷⁾に登場して以来、明治22年(1889)の町村合併までの三崎町の範囲とほぼ同じである。台地面から、家の密集する低地の間は明確な海蝕崖によって区分されており、崖の上には寺院の建物が描かれている。それに続く台地上には松林と農地が広がり、人家は見られない。また、低地と台地上とを結ぶ道は2本描かれ、台地上で1本に合流する。

一方海岸付近は岩礁が卓越しており、それらの間に小さく湾入した砂浜が存在する。宅地は、海と海蝕崖の間に僅かに開けた低地に密集しており、台地末端が谷となって入り組んだ奥にまで家並みが続いている。中央の谷には、三崎の鎮守である海南神社が鎮座している。

北条湾内部には、周囲の家の描き方とは異なる一角が見える。これは、江戸幕府の海関、番所であり、古くは天正年間(1573~92)に徳川家康家臣の向井政綱が配置され、御船奉行を置いたことまでさかのぼる水軍の根拠地跡である⁸⁾。番所は、台地から北条湾に向かって降りてくる道と町に向かう道の交差場所にあたり、石垣と柵によって人家と区切られている。また、海に向かっても杭が打たれ、番所から直接船の出入りができるような造りとなっている。

番所付近と、それに続く北条湾沿いの町場にも、石垣で積まれた護岸が確認できる。南に天然の防波堤である城ヶ島を持つ三崎は、廻船の風待ち港としても利用されていた。北条湾は番所を中心に、廻船が寄港し、積荷の検査やその積み下ろしなどを行なう役割を持っていたのである。北条湾に比較的石垣の護岸が多く見られるのは、廻船や、伝馬船の接岸を考慮していた可能性がある。

次に、人家の密集する町場について見ていく。



第2図 江戸時代における三崎の景観
(最福寺所蔵「最福寺古地図」より作成)

三崎の町は海南神社東側において、本瑞寺が存在する台地（通称、宝蔵山）が岬状に張り出している。町場は、北条湾に面した「東の町」と、それに続く「仲の町」、海南神社付近の「磯崎」、そして最福寺の台地より西側の小さな谷に当たる部分を「城村」、谷の西側を「西の浜」と呼び、この5町によって三崎が構成されていた。城村には、江戸時代初期から漁業を専業とする者があり⁹⁾、漁業集落としての性格が最も強く、後に隣接する磯崎や西の浜にも漁業集落的な性格が拡大していった。これらの町は、絵図で見られるように岩礁が多いため、おそらく小規模な砂浜に船を揚げ、その間近に漁民が居住していたものと思われる。図中「納屋」と示した場所には、町屋の描き方とは異なった建物が、砂浜に単独で描かれているのがわかる。詳しくは後述するが、大正時代以降には、この湾入する砂浜を起点に形成された岸壁に

魚市場が置かれ、三崎の魚流通の拠点が形成されていった。このことから、絵図作成時にはすでに、この砂浜を利用する者の納屋や、漁獲物を分配する会所のような施設として、この建物が存在していたのではないかと推察される。このように、北条湾に面した「東の町」と、海南神社以西とでは、その機能や発展の状況が異なっていたことが読み取れる。

絵図には、人口の増加に伴い、狭くなった町場を拡張した跡も認められる。図中Aの地点に見えるのは切り通しであり、これは享保年間に、巴作十郎が普請を行った記録がある¹⁰⁾。それまでの三崎は、宝蔵山一帯の台地末端が岬状に海まで突き出ていたため、東の町と磯崎以西の連絡は、岬の突端を迂回するしかなかったという¹¹⁾。突端はそのまま岩礁とつながって波打ち際となっており、海が時化た際には通行ができなくなるなど不都合

が多かった。また、三崎の町では記録に残っているだけでも宝永年間（1704～1711）、正徳4年（1714）、享保5年（1720）の3回大火が発生し、それ以降も文政12年（1828）から天保9年（1838）までの10年間で3回の火災が発生している¹²⁾。このような火災の際の避難路として台地を削る切通しが作られた。また、この普請には、残土を利用して岩礁を埋め立て、居住地の狭さを解消し、宅地を拡大させる意図も含まれていた。享保4年（1719）には、それまで宝蔵山の南端にあった本瑞寺が、現在の位置に移転している¹³⁾。これは、一連の切り通し普請に関連した移転と考えられる。切り通し完成によって、それまで宝蔵山と地続きであった弁天山が孤立して残った。また、それより南側の稲荷山は、弁天山に続く突端部であったが、ほとんどが削り取られた。こうして海岸部に、残土による埋立地の花暮・仲崎ができ、稲荷山を削り取った跡にも町屋が拡大した。

2) 明治・大正期の三崎の景観

明治22年（1889）の町村制施行により、旧来の三崎町とともに、六合、諸磯、小網代、城ヶ島の各村が加わった。この範囲は広大であるため、本節では旧来の三崎を中心として、同年代に作成された地籍図（第3図）によって、明治中期から大正期にかけての三崎の景観を概観してみたい。

本図から、かつての埋め立てにより誕生した花暮・仲崎が確認でき、旧来の「東の町」が2分割されて日ノ出・入船となったことが読み取れ、町の発展と共に小字が増加していったことが推察される。

また、前節において言及した、台地面と海岸部の矮小な低地との関係が明瞭に読みとれる。すなわち、宝蔵山と弁天山、最福寺、観音堂の所在する位置が台地の先端部であり、急峻な海蝕崖は山林として示されている。この台地上の寺院の地割に比べ、三崎の町は小さな地割が密集して構成されていることがわかる。

道路の配置は、絵図でおおよその位置が比定可能である。これはつまり、江戸時代の絵図は実測

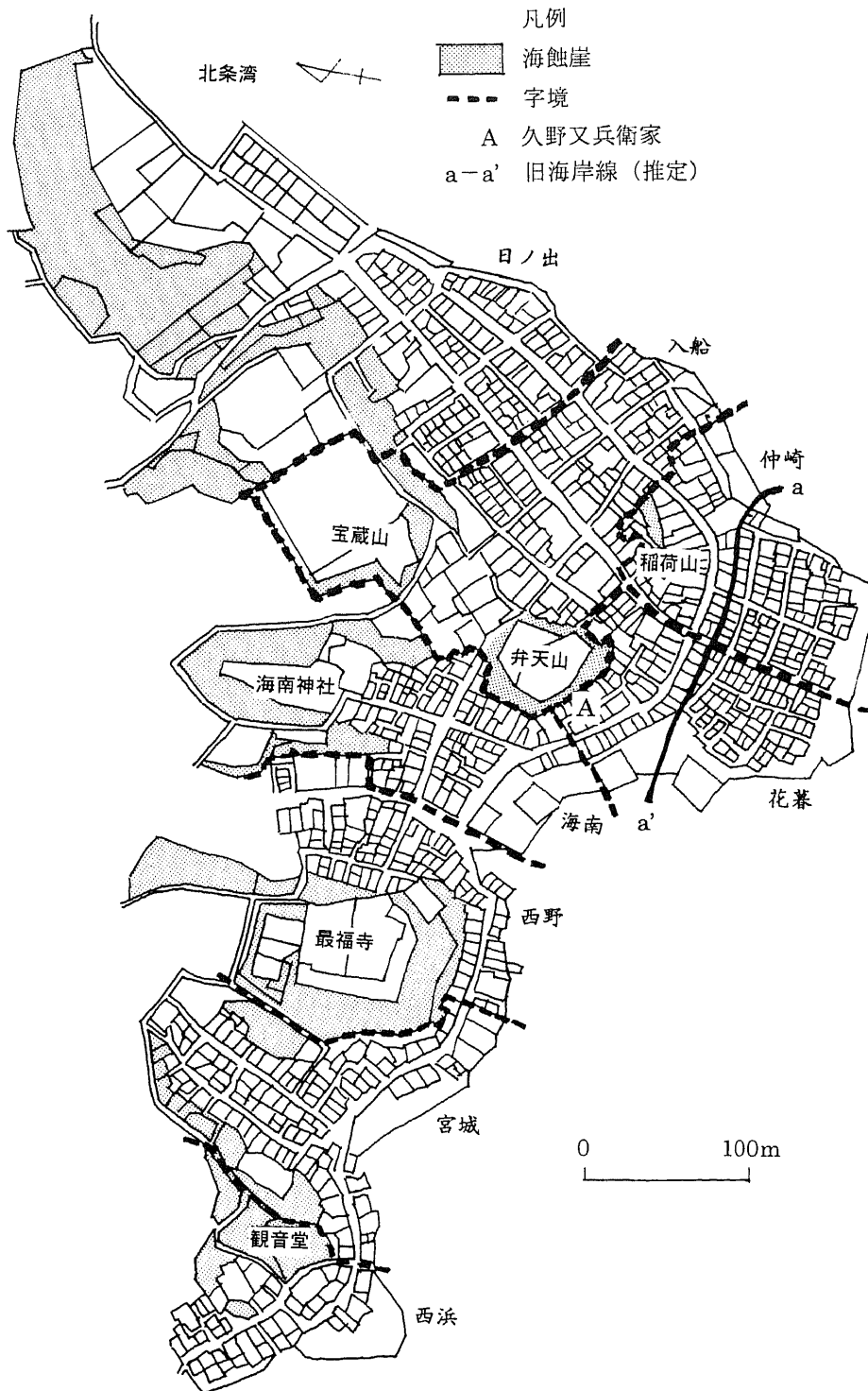
に基づいたものではないが、極めて詳細に町の様子を描いたものであると跡付けることができよう。

享保年間に埋め立てが行われた範囲は、a-a'を結んだ線以南にその輪郭を求めることができる。おそらく、海南から日ノ出方面にカーブを描きながら結ぶ道路付近が、埋め立て以前の海岸線であったと思われる。この線の内陸側には、江戸時代から魚商としてその名前が確認できる久野又兵衛家（第3図：A）が存在している。久野家の敷地は、北側で台地末端である弁天山と接している。久野家では、かつてはこの傾斜地に鰯節を造るための釜を設けており、斜面を削って階段状に整地したり、トンネル状の穴を掘って薪や鰯節の貯蔵をしていたという¹⁴⁾。水産加工業を兼業する魚商は他にも多数存在し、干物として出荷される魚は、魚商の居住地地先の磯場や小規模な砂浜を干し場として使用していた。

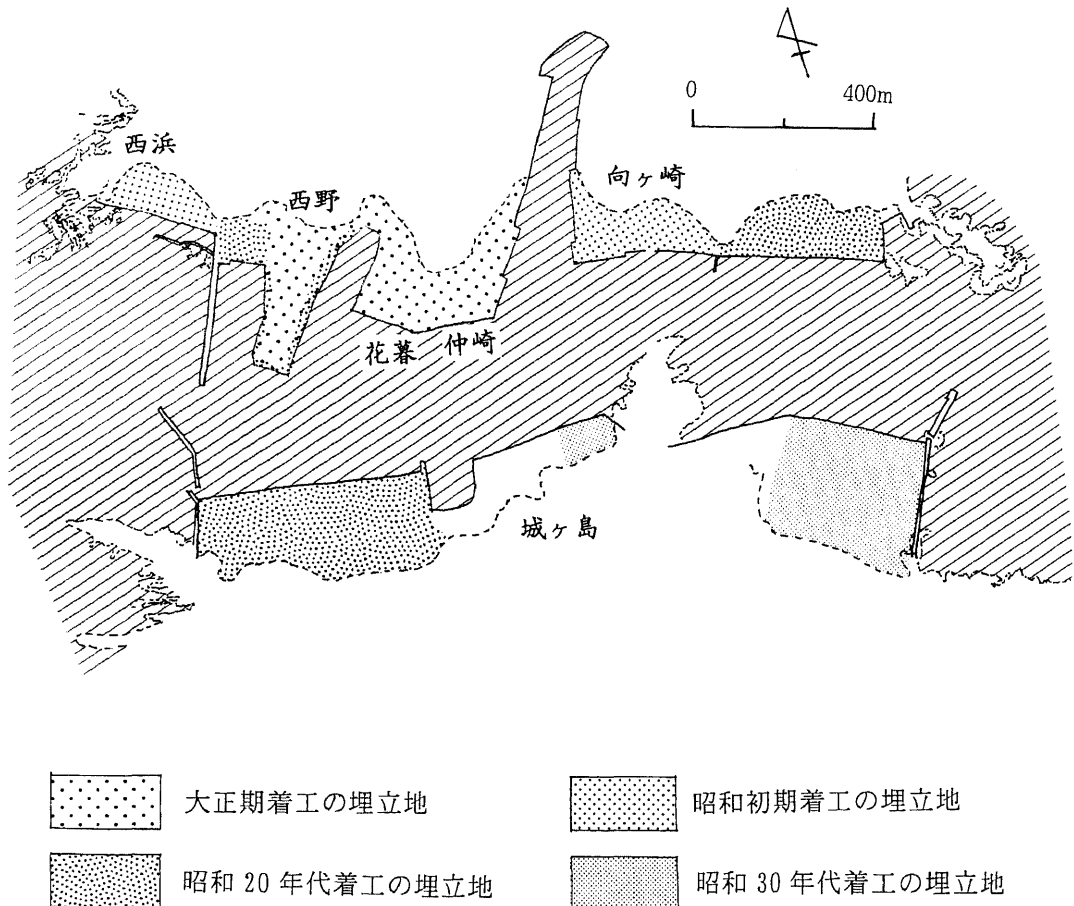
このように、三崎に居住する魚商は、海岸に近い場所に居住していることが多かった。これは、漁業者と相対で魚が取引されていた時代には、水揚げされた漁獲物の流通や加工を差配したり、場合によっては魚商自らの敷地に原料となる魚を運び込んで加工を行ったためである。三崎は、広大な砂浜を持たないため、地籍図には網干場、もしくは干鰯場のような、漁業者の利用に特徴的な地目が現れてこない。これは、三崎における漁業が、釣り漁業などを中心に進展してきたためと考えられる。漁獲物も干場などの加工場を多く必要としない、鮮魚に特化した流通であったことが、土地利用の状況にも反映されていると思われる。

3) 漁港の発展と市街地の拡大

大正9年（1920）に町営魚市場が建設され、大正10年（1921）から、漁船の接岸と漁獲物の水揚げ、入札を一貫して行う施設を伴った、本格的な漁港建設工事が開始された。最初に着工されたのは、魚市場の置かれた西野一帯で（第4図）、大正10年から昭和2年（1927）まで埋立が行われた。続いて大正15年（1926）から昭和3年（1928）



第3図 明治期における三崎の景観
 (横浜地方法務局三崎出張所所蔵「土地台帳附属地図」より作成)



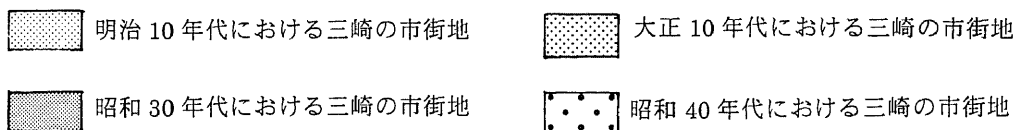
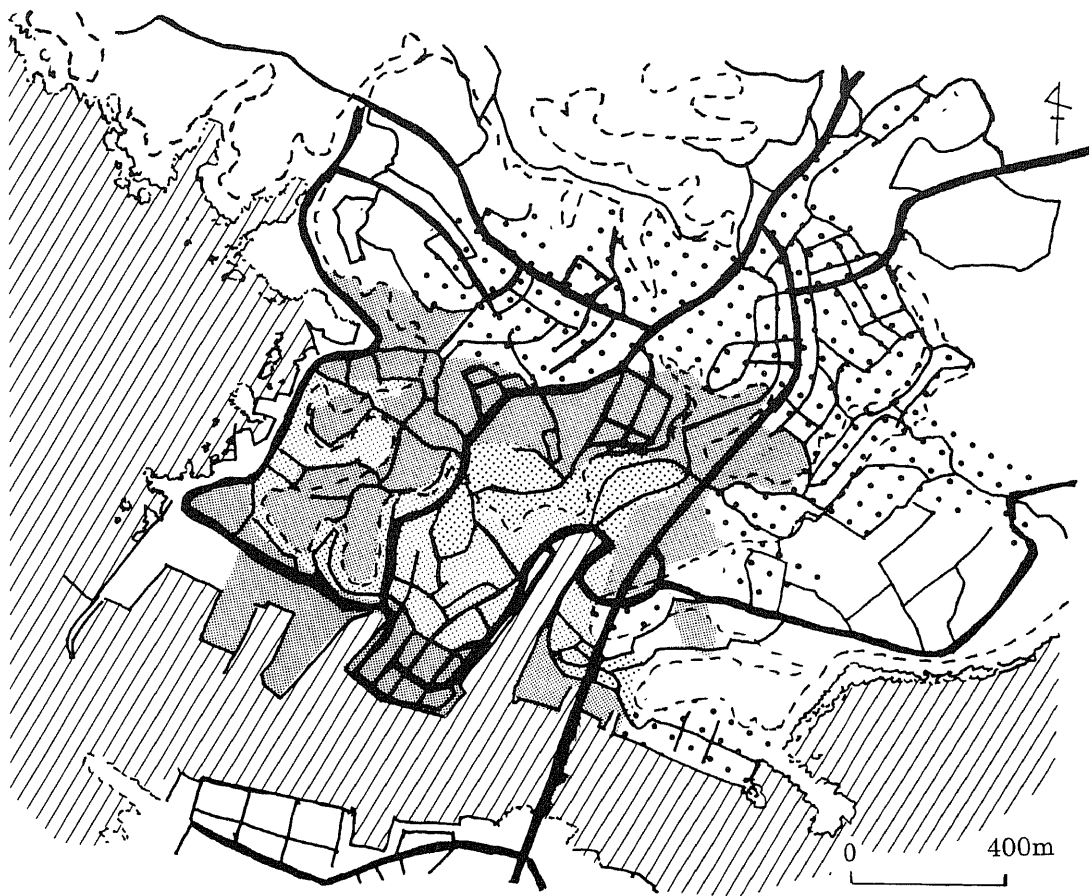
第4図 三崎における埋立の進展—大正期～昭和30年代—
(三崎漁港振興協議会(1969)「三崎漁港平面図」より作成)

まで、花暮・仲崎南側の埋立を進め、昭和2年から、北条湾東側に位置する向ヶ崎が埋立てられた。昭和8年(1933)からは、西浜一帯の埋立が行われた。このように、埋立は魚市場のある西野を中心として、東西に向かって進展していった。これらは、魚市場や冷蔵倉庫、製氷施設といった、漁港漁業の根拠地整備のために行われたものであったが、花暮・仲崎の埋立は宅地の増加をもたらした。

第二次世界大戦後は、昭和24年(1949)から埋立てが再開し、昭和28年(1953)からは、三崎と海を隔てた対岸の城ヶ島にも埋立が進行した。これは大型化するマグロ漁船の入港と、漁獲物の流

通に対応するものであった。

つぎに、市街地の拡大について見ていくこととする(第5図)。明治、大正期の市街地は、海岸低地を中心としており、江戸時代以来大きな変化は見られない。台地上に宅地が拡大するのは昭和戦前期からであるといわれている¹⁵⁾。資料の制約によりこの年代の状況を明らかにすることはできないが、人口の増加からも、市街地の拡大過程を跡づけることができる(第6図)。すなわち、海岸低地に所在する従来の8字の人口が、それぞれ2000人に満たない数で横這いであるのに対して、台地上を占める六合地区は、明治33年(1900)から54年間に3倍以上の人口が増加している。



----- 標高 20m の等高線

第 5 図 三崎における市街地化の進展

(2 万分の 1 迅速測図 (明治 14 年測図), 2 万 5 千分の 1 地形図 (大正 10 年測図, 昭和 33 年測図, 昭和 41 年測図) より作成)

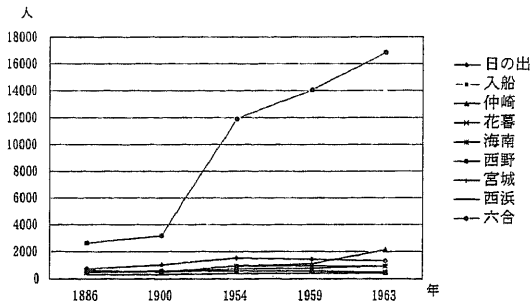
三崎の景観は、海岸部では大正 9 年 (1920) から開始された埋立が順次進展し、従来の三崎と城ヶ島の北海岸一帯が漁港漁業の基地として整備された。そして、市街地化は海岸低地から台地上へと進展していった。漁港漁業根拠地としての三崎の整備と、市街地の拡大は相互に関連し合い、

現在の三崎にみられる景観が形成されていった。

Ⅲ 三崎における漁獲物と流通構造の変遷

1) 江戸から明治中期までの流通構造と魚商

本章では、江戸時代から昭和 40 年代までの、三



第6図 三崎における人口の増加
 (『三崎の漁業研究』、『三崎町史上巻』より作成)

三崎における漁獲物と流通構造の変遷を、通時的に概観する。初めに江戸から明治中期の状況を述べたい。

三崎の海南神社には、文政3年(1820)に江戸の新肴場の商人8名から寄進された灯籠が残る。その商人とは、和泉屋三郎兵衛・中嶋屋忠治郎・和泉屋小兵衛・本牧屋善兵衛・和泉屋甚左衛門・和泉屋五兵衛・伊勢屋平兵衛・金澤屋吉兵衛の8名であり、嘉永4年の「諸問屋名前帳¹⁶⁾」によって、全員が新肴場組の鮮塩干肴問屋であることが確認できる。この内の中嶋屋忠治郎は、天保11年(1840)、同境内に狛犬の寄進も行なっている。三崎の鎮守である海南神社に、江戸新肴場組魚問屋による寄進物が残るのは、どのような背景からであろうか¹⁷⁾。

始めに新肴場の成立について概観したい。古田の研究¹⁸⁾によると、延宝2年(1674)、本小田原町組の魚問屋がその手数料を値上げしたのに対し、武蔵国本牧村・野嶋村・小柴村・室之木村、相模国横須賀村・大津村・馬堀村・走水村・鴨居村・東浦賀村・西浦賀村・久里浜村・松輪村・三崎村・城ヶ嶋村・城村・小坪村の17漁村が訴訟を起こした。これらの漁村は、本小田原組の魚問屋に対して三千両余りの借金があったが、それを幕府から六千両の貸与を受けることにより返金、その支配を排除し、江戸の本材木町に新肴場組魚問屋を創設したという。上記の17漁村は、新たに新肴場の仕入漁村となり、新肴場組魚問屋の支配下

に置かれることになった。これが三崎と新肴場との関係の始まりである。

魚問屋にとって仕入漁村は「敷浦」・「付浦」ともいい、元来前貸制度によって強固な従属関係¹⁹⁾が結ばれていたと考えられてきた。抜荷を監視し、一魚問屋が一漁村から独占的に魚を集荷したというのが、一般的な「敷浦」の捉えられ方であった。しかし古田は、新肴場組では必ずしも一つの魚問屋が一漁村の漁獲を独占していたわけではなく、その従属関係が弱かったことを指摘している。古田は明治2年(1869)に新肴場の個別の魚問屋が、それぞれどの村を仕入漁村としていたかをまとめているが、三崎町は複数の魚問屋の仕入漁村としてその名を見出すことができる。上記の文政3年の灯籠に寄進者として名前が刻まれた商人では、伊勢屋平兵衛と金澤屋吉兵衛を除く6名が、明治2年に三崎を仕入漁村としていた魚問屋の名前と共通している。

それでは三崎を含む新肴場組魚問屋の仕入漁村は、江戸の海産物流通の中でどのような位置を占めるものであったのか。喜田川守貞によって天保8年(1837)以降書き綴られた「守貞謄稿」には、以下のような記述が見られる²⁰⁾。

江戸は本材木町、字して新魚場、略して新場と云ふ所の魚市は、相の三浦・三崎・金沢等近海より出るをもつて魚美味。本船町および小田原町に漕すは、総房その他遠海の漁魚故に劣れりとす。

これによると、新肴場は相模の近海の魚を扱っているため食味が良好であると評価され、反対に本船町や小田原町にあった、本小田原町組や本船町組の魚問屋の扱う魚は、房総などの遠海の魚のため品質が劣ると述べられている。ここで問題とされているのは、「鮮魚」の「活き」のことと考えられる。本小田原町組や本船町組のある日本橋の魚問屋が、その取り扱う商品として、塩魚や干魚に主眼を置いていた中で、ここから分離独立した新興の魚市場である新肴場は、近海である江戸湾沿

岸の漁村を傘下に行っていることを最大の武器として、専ら「鮮魚」を扱うことによって、古参の日本橋の魚問屋に対抗しようとしたのではないか。江戸の人口の増加と共に急増した「鮮魚」の需要や、新たな味覚や文化としての「江戸前」の創出に、三崎は「鮮魚」の集荷地として確固たる役割を担っていた。そのしるしが海南神社に残る灯籠であったと考えることができよう。

その「鮮魚」はどのようにして江戸に送られたのであろうか。江戸時代の三崎は、第Ⅱ章第1節で述べたように、町の東半分が江戸防備のための水軍根拠地から番所所在地、廻船寄港地へと発展したのに対し、西側は漁業によって成り立っていた。江戸へ流通させる「鮮魚」を漁獲していたのは、町の西側に当たる城村や磯浜、西の浜の漁業者達であった。現在白石町にある最福寺は、元々は西の浜に所在していたが、元禄10年（1697）に現在地へ移ったという²¹⁾。それは漁業人口の急増に伴う漁業の隆盛を受けて、海に面した寺の移転が計画されたからであった。その後旧所在地の西の浜の土地は、借地として近年まで漁業者の住居に充てられていた。寺の移転そのものが、漁業者の住居不足の解消のためであった、とも伝えられている²²⁾。このことは、江戸における「鮮魚」の需要を受けて、三崎の沿岸漁業が活況を呈したことを裏付けるものである。

それではその漁獲物は、江戸の魚問屋にいかにつけられたのであろうか。前述の海南神社には、もう一つの手掛かりがある。それは神社境内の橋の欄干に飾られた擬宝珠に彫り込まれた、寄進者の名前である²³⁾。擬宝珠は、左右の欄干にそれぞれ5つずつ乗せられているが、名前が刻まれているのは以下の通りである。

- 右-②²⁴⁾ 嘉永元戊申年 仲之町 尼野彦兵衛
- 右-③ 奉納 湊屋久五郎
- 右-④ 嘉永元戊申年 仲之町 久野五兵衛
- 右-⑤ 嘉永元戊申年 仲之町 伊勢屋六郎兵衛
- 左-⑤ 奉納 久野又兵衛

この5名は、同じ嘉永元年（1848）に何らかの寄進を行い、記念に名前を刻んだものであろう。彼らは後の時代の資料²⁵⁾から、三崎に住む魚商であったことがわかる。彼らは三崎における漁獲物を集荷し、新肴場の魚問屋に中継する役割を担い、時には抜荷的²⁶⁾に、自ら販路を見出し、魚を売り捌いていたと考えられる。三崎からの鮮魚は、専ら押送り船（オショクリブネ）で江戸に送られた。同時に、その押送り船を「一割船」と称して、船を持たない小規模な魚商らの荷を、運賃の1割を口銭として徴収し、運搬する制度があった。この「一割船」の制度によって、三崎の小規模な魚商らの存立が可能となっていた。

この一割船は、明治の初年に魚荷運送取扱所が設立されることにより、経営の合同が行われた。その日の荷の多少で稼働船数を調節する、経営の合理化が行われたのである。そのような動きの中、明治8年（1875）には、東京横浜間の魚類輸送に携わる三崎の有力魚商も出てきたという²⁷⁾。それは新しい明治の時代になり、旧江戸の魚問屋による規制がゆるみ、漁村の魚商らの活動が、より自由に、より活発に行われるようになったことの現れであった。

明治14年（1881）、城ヶ島出身で県会議員となった加藤泰次郎らにより、東京との間に汽船三浦丸が就航し、三崎に汽船時代が到来した。しかし、就航直後の三崎の魚商らは、汽船による漁獲物の出荷を敬遠したという。『三崎町史上巻』に引かれた加藤泰次郎の手記には、「三崎及其他ノ魚商魚類荷主ハ魚類ヲ汽船ニ積入ル、ハ腐敗ノ恐れアリト唱へ百方尽力勧誘スルモ之ニ応セズ²⁸⁾」という状況が記されている。しかし、徐々に利用者は増加していった。その後三浦丸の老朽化により、東京靈岸島の桜井亀二の汽船を借り受け営業を続け、明治18年（1885）に独立した桜井によって、三浦丸と桜井の船の隔日交代の営業が行われていた。しかし明治19年（1886）には三浦汽船株式会社として認可を受けながらも三浦丸が沈没、明治22年（1889）東京湾汽船会社との間に事業委託契約を結んでいた桜井の通運丸も衝突沈没し、

三崎の魚商に損害補償を求められるなど、災難が続いた。

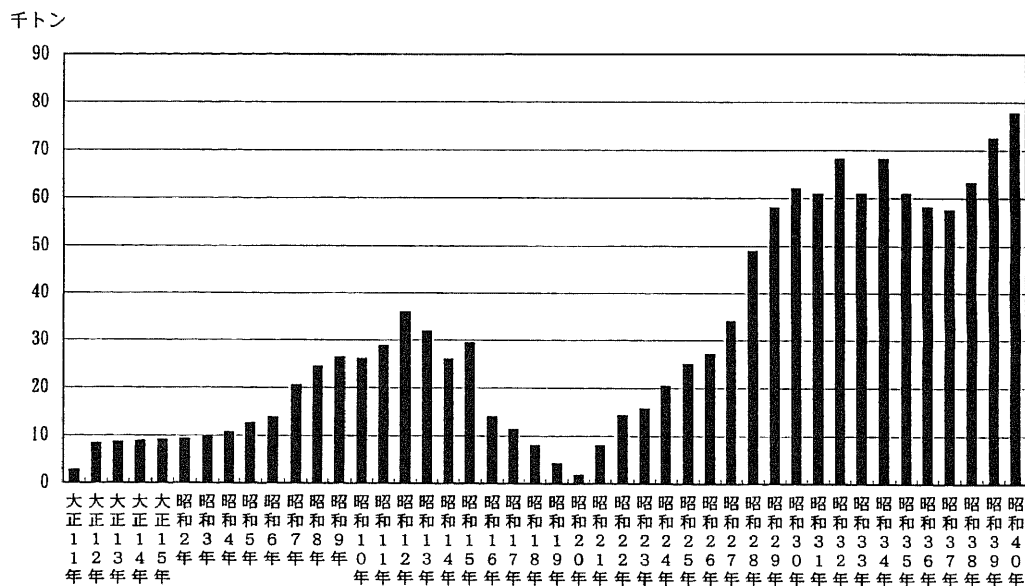
その間三崎の一部魚商は汽船相海丸を賃借し、三崎町魚商荷主同盟を結成、この東京湾汽船会社に対抗して営業を開始した。これが明治24年(1891)には宮川長五郎を社長とする三浦共立運輸会社として展開し、汽船三盛丸によって運航されるようになった。持船を失った三浦汽船会社に代わって、その営業権一切の譲渡を受けた東京湾汽船会社は「旧蒸気」、三崎の魚商らによって興された三浦共立運輸会社は「新蒸気」と呼ばれ、長く競合関係が続いた。それにより、三崎の魚商が二つに分裂するという事態も生じた。しかし三崎の一部の魚商が団結することで、大資本に立ち向かい就航させた三盛丸は、三崎魚商らの心意気の象徴であり、三崎の人々に親しまれた。明治23年(1890)に全国で初めて魚の輸送に氷を使ったのは、この三盛丸であったという²⁹⁾。三崎の鮮魚は、明治の東京においても新鮮な魚の代名詞であり、高値がつけられた。この評判を守るため、いち早く鮮度保持に力を注いだのは、三盛丸の経営

に名を連ねた三崎の魚商たちの活動が、江戸時代からの「鮮魚」流通の伝統の上に展開していたからにはかならない。

2) 大正以降における漁獲物とその特徴

江戸時代から、漁獲物の輸送手段を有していた三崎の、漁港としての機能はどのように形成されていったのであろうか。

大正11年(1922)から昭和40年(1965)までの三崎魚市場における水揚量(第7図)によると、第二次世界大戦前には昭和12年(1937)にピークを迎えるが、漁獲高の増加が顕著となるのは、それより数年早く、昭和7年(1932)から昭和9年(1934)の間である。この頃に水揚げされた魚種に注目し、その割合をみると(第8図)、漁獲量に占めるマグロ、カツオの割合が高く、漁獲量の6割以上であったことがわかる。なかでもマグロは、水揚げが多い年には全体の5割に達しており、今日いわれる「マグロの三崎港」のイメージは、この頃からすでに漁獲高に反映されていたことがわかる。

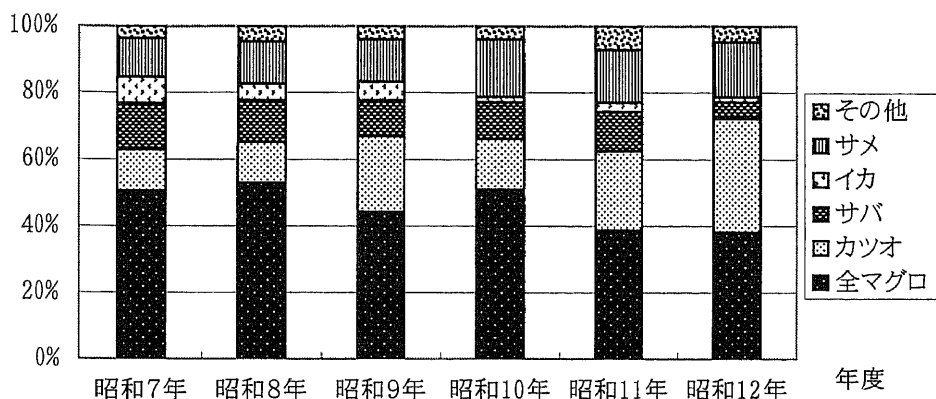


第7図 三崎魚市場における水揚量—大正11年(1922)～昭和40年(1965)—
(『三崎水産物共同組合沿革史』,『三崎漁港』より作成)

では、三崎港魚市場に漁獲物を水揚げする漁船は、どこからやってきたのであろうか。

地方別入港漁船数（第1表）によると、入港数が著しく多いのは地元三崎の船であり、1年間に2万5千回を数えている。これら三崎とその周辺部の海岸集落が所有する船の規模（第2表）は、ほとんどが小形動力船か、無動力の和船で占められている。すなわち、これら小型船が頻繁に三崎港に水揚げを行うため、入港船数が増加していたのである。これらの船は、主として三浦半島沿岸でのイカ、サバ、イワシの漁獲を中心としていた³⁰⁾。とくにイカは、大正9年（1920）の魚市場

開設直後に大豊漁となり、入札制を導入したものの処理に不慣れであった魚市場が、あまりの大漁に機能しなくなり、一時港が漁獲したイカで埋め尽くされるという事態になったこともあったという³¹⁾。イカなどは、沿岸で操業する釣り漁船によって漁獲された。釣り漁船は、微妙な風向きや潮流を判断し、魚群を求めて時にはわずか数メートルの単位で移動を必要とする。動力船の普及当初は、釣り漁船が求める柔軟な速度調整が不可能であったことと、スクリューの音で魚が逃げるのを嫌い、エンジン搭載を見送ることも多かったという³²⁾。三崎とその周辺部からの入港船におけ



第8図 三崎における漁獲量の主要魚種別割合－昭和7年（1932）～昭和12年（1937）－
（『三崎魚市場概要』より作成）

第1表 三崎港における地方別入港漁船数－昭和3年（1928）～昭和12年（1937）－

年	徳島県	高知県	和歌山県	三重県	静岡県	宮城県	千葉県	その他	三 崎	神奈川県	合計
昭和3年(1928)	330	145	268	135	193	328	592	90	27,665	4,496	34,242
昭和4年(1929)	347	165	267	137	191	349	622	105	27,988	5,697	35,868
昭和5年(1930)	814	169	251	162	223	249	627	167	28,180	5,620	36,462
昭和6年(1931)	817	165	255	163	232	251	630	160	28,279	7,751	38,703
昭和7年(1932)	802	310	150	213	325	415	645	113	28,269	9,316	40,558
昭和8年(1933)	698	172	98	273	254	429	392	117	27,739	9,686	39,858
昭和9年(1934)	512	167	105	196	305	514	362	138	26,656	11,587	40,543
昭和10年(1935)	485	300	108	194	236	642	509	107	25,902	7,695	36,179
昭和11年(1936)	356	232	89	106	547	627	342	147	30,549	8,590	41,676
昭和12年(1937)	280	441	104	200	309	450	659	183	27,207	5,222	35,155

（『三崎魚市場概要』より作成）

る、無動力を含む小型船は、このような釣り漁船が大部分を占めていた。

一方で、三崎周辺の漁船とは別に、マグロ、カツオの水揚げが多かったが、それは県外漁船の寄

港によってもたらされていたと考えられる。そして、三崎周辺の沿岸漁業者が水揚げするイカやイワシは、他県船によって操業されるマグロ漁の餌として重要視され、マグロ、カツオ漁業の基地として発展する条件となっていた。

第2表 三浦とその周辺村における漁船数－昭和13年（1938）－

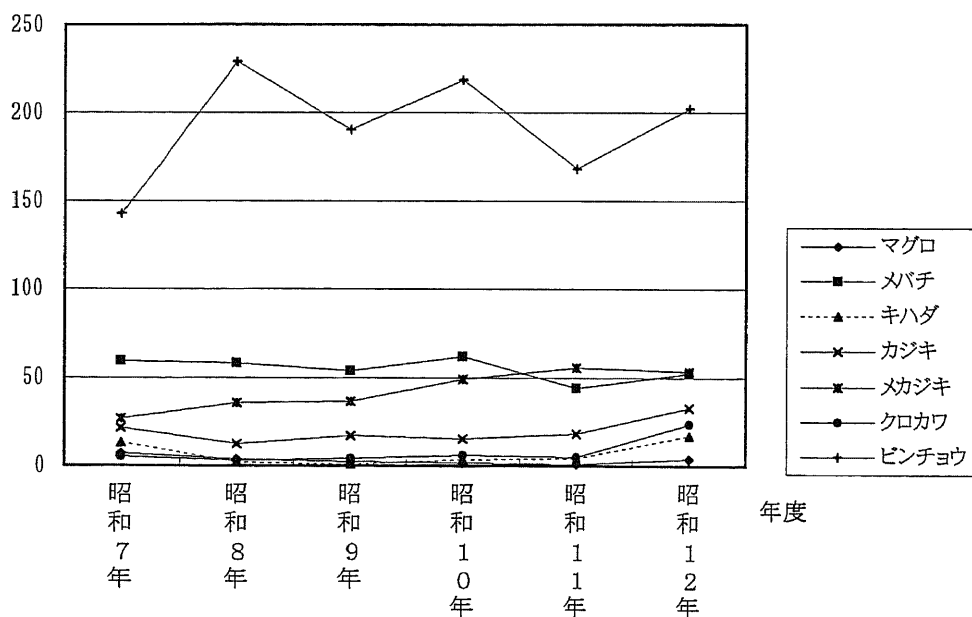
大字	動力船		和船
	大型	小型	
三崎	10	48	12
田中	1	27	31
向ヶ崎	5	26	15
白石	9	14	8
海外	1	16	28
城ヶ島	0	14	141
浜諸磯	0	0	23
白須	0	0	31
小網代	2	1	60
合計	28	146	349

（内海延吉『郷土の漁村研究（原稿）』、内海文庫より作成）

3）マグロ漁場の拡大と遠洋漁業の出現

大正時代から、エンジンを搭載した漁船が普及し始めた。三崎港に県外からのエンジン付きマグロ、カツオ漁船が初めて入港したのは大正10年（1921）である³³。徳島、高知、三重などから三崎に集まるマグロ漁船は、昭和9年（1934）頃には伊豆諸島北部を主要な漁場としていた。三崎から出港して5～6時間で漁場に到着し、1回の航海は7～10日ほどであった。漁法は、イワシを餌とする延縄漁で、漁獲はほとんどがビンチョウマグロであった（第9図）。1航海の間には20～30本ほど、メバチマグロの漁獲もあった。これは寿司の具材として流通するもので、メバチマグロは優先的に船倉内での鮮度管理に気を配ったとい

万 貫



第9図 三崎魚市場におけるマグロの種類別漁獲量－昭和7年（1932）～昭和12年（1937）－
（『三崎魚市場概要』より作成）

う³⁴⁾。回遊魚であるマグロの漁獲は、この頃の漁業技術においては季節性に左右されたため、8月から翌年3月頃まで三崎を拠点にマグロ漁を行い、これ以外の期間は出身地に戻り休養や船の整備にあてるという操業パターンを有していた。

無動力船が沖合で操業する時代には、初夏から秋までカツオ漁を行い、マグロ漁と組み合わせて周年で漁獲を行っていたが、動力船の普及と共に、延縄のマグロ、「一本釣り」に代表されるカツオというように、漁獲する魚種に合わせて漁法や船の形までもが専門化していった³⁵⁾。

昭和12年(1937)からは、漁場がマリアナ諸島付近まで拡大した。そしてこの海域に多かったというキハダマグロの漁獲が始まり、従来のビンチョウマグロと合わせ、ほぼ通年でマグロを漁獲する操業パターンに変化した。

一方、漁船の航続距離が伸びて、魚を船内で保存する時間が増加したにもかかわらず、冷蔵技術に大きな進歩はなく、手段は氷を使用するのみであった。そのため、船倉内で漁獲したマグロの鮮度にムラができ、港に持ち帰っても、全てを鮮魚として流通させることは不可能であった。このような、加工用に回されるマグロを一手に仕入れていたのが、大手資本によるマグロの油漬け缶詰(ツナ缶)製造工場であった³⁶⁾。工場は通年操業であるため、原料となるマグロの安定的な供給を必要とした。マグロ漁船も、鮮魚相場の下落時に買い取り価格が一定である缶詰用に供給できることは、大きな意味を持っていた。

第二次世界大戦後、マグロ漁は復興し、昭和26年(1951)には冷凍設備を備えた漁船が登場した。船自体も大型化され、300トン船が次々と完成した。昭和初期の主力は、100トンの船であったので、1隻につき3倍の漁獲を可能としたことになる。また同時期に漁具の改良も進み、これまでより水深の深い位置まで延縄を下ろすことが可能となった。これによりメバチマグロの漁獲が開始された³⁷⁾。また、冷蔵技術の進歩により、漁獲物を持ち帰る間の鮮度劣化が少なくなったため、漁船は1航海が3ヶ月と長期化し、漁場もインド

洋にまで拡大された。また、このことは、全国どここの港に水揚げしても、消費地に届くまでの間に鮮度が落ちないということを意味する。一方で、急速な漁船の大型化に三崎の漁港機能が対応しきれないという事態も表面化しはじめた。

昭和30年(1955)頃から、マグロ水揚げ港としての三崎の優位性は徐々に失われたが、消費者にとって、「三崎」はマグロのブランドイメージとなり、今日に至っている。

Ⅳ 他県出身者による三崎のマグロ漁業根拠地化

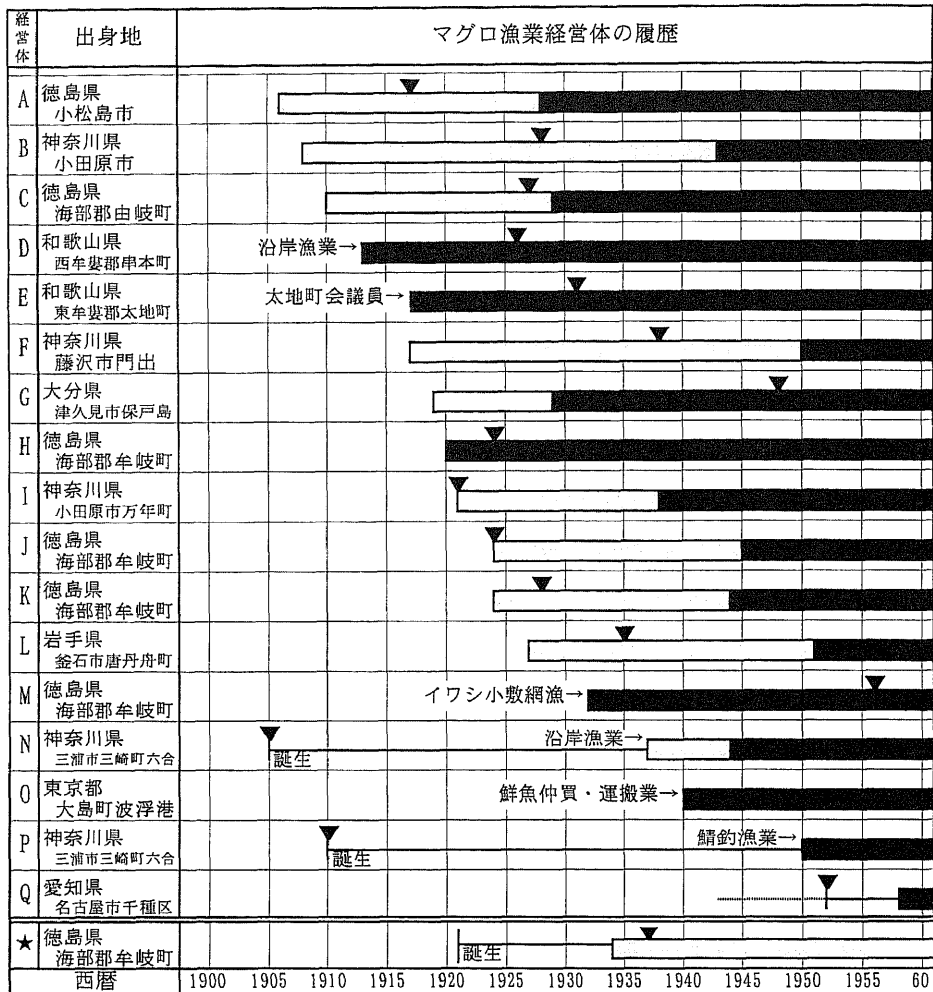
1) 三崎に集まるマグロ漁業者

三崎におけるマグロ漁業は、多数の他県出身漁業者が三崎を訪れ、三崎に自らのマグロ漁業の根拠を定めたことにより展開した。彼らは徳島県や和歌山県などの各港から、マグロ漁業で一旗上げることを目指し、それぞれ三崎に移ってきたのである。所有船によってマグロ漁業を営む船主層の一群が、まずは三崎への先鞭を付け、それに伴い、漁船乗組員としての船員達が三崎へ姿を現すようになった。本節では、マグロ漁業に携わった船主と船員を「マグロ漁業者」と位置付け、マグロの町としての三崎の繁栄を支えた、他県出身のマグロ漁業者が、三崎との関わりをいかに積み上げていったのかを検討していく。

まず始めに、三崎に集まった他県出身のマグロ漁業者の特徴と、その経緯を明らかにしたい。三崎に現れた他県出身者の中で、顕著な割合を示すのは、徳島県出身者³⁸⁾である。中でも徳島県南部の阿南地方と呼ばれる地域の出身者が、その大部分を占める³⁹⁾。この阿南地方が、多くの遠洋漁業者を輩出してきたことに関して、土井の詳細な検討⁴⁰⁾がある。それによると阿南地方は、三崎根拠のマグロ延縄漁業だけではなく、西日本の以西底引き網漁業⁴¹⁾へも有力船主と船員を多数輩出する、特色ある遠洋出漁漁村地帯であり、日本列島の東と西の、両方の遠洋漁業の発祥地的特質を持つという⁴²⁾。阿南地方は、地形的な制約から、農

業は適さず、古くから漁業を中心産業としてきた。この地域でマグロ延縄漁業が開始されたのは、明治末期の漁船動力化以降で、主にビンチョウマグロを漁獲していた。その後マグロ漁業は急

速に発展したが、阿南の地では消費地に恵まれず、そのことが外部へ根拠地を求めるきっかけとなった。大正末から昭和初期にかけて、牟岐の川島一太郎、山村七蔵、見能林（現阿南市）の四宮



第10図 マグロ漁業経営体の履歴

(『組合史』および聞き取りにより作成)

- 1) 経営体の項目、A～Qは神奈川県鰹鮪漁業協同組合に所属するマグロ漁業経営者の一部を示し、「★」はみさき黒潮会（船員OB会）会員の島山鶴雄氏を示す。
- 2) 図の終点は、典拠とした『組合史』の刊行年の1960年とした。
- 3) 網掛け部分は、始点を乗組員等としてマグロ漁業に従事し始めた時とし、その期間を示す。
- 4) 黒塗り部分は、始点を所有船を持ちマグロ漁業を経営し始めた時とし、その期間を示す。
- 5) ▼は、三崎に居を移した時点を示す。ただし、三浦市三崎町六合出身の2件については、▼は現組合員の生年を示す。
- 6) 図中の「・・→」は、マグロ漁業に従事する前の職業等を示す。

正太郎などの所有する船が、和歌山県・高知県などの船とともに、三崎を拠点として出漁するようになった。昭和4～5年(1929～30)には、三崎に徳島県関東地方出漁団(18人23隻)、および徳島県遠洋出漁団(3人4隻)が結成された⁴³⁾。阿南地方からは漁船乗組員も多数輩出され、昭和35年(1960)の段階で約500名の乗組員が、三崎でマグロ漁業に従事していたという⁴⁴⁾。この阿南地方の中でも、特に多くの人員を三崎のマグロ漁業に輩出していたのが、海部郡牟岐町である⁴⁵⁾。

船主層が自分達の生活の比重を、どのように三崎へと移していったのかを、海部郡牟岐町出身の元マグロ漁船乗組員である島山鶴雄氏のライフストーリーと合わせて示していく。第10図は、昭和35年の段階で、三崎の神奈川県鯉鮪漁業協同組合に所属するマグロ漁業船主の一部が、マグロ漁業の経営体として、どのような履歴を経てきたのかを示したものである。大正末から昭和初期にかけて、三崎根拠のマグロ漁業は活況を呈したが、その後昭和12年(1937)以降は、経済不況の影響と、海難事故の多発により、多くのマグロ船船主は、故郷の港へ戻っていった。昭和13年(1938)の段階で、三崎港所属の船主は全部で14名、その中で移住してきた他県出身船主が11名、うち徳島県出身船主は6名であったという。ここに挙げたのは、これらの数に含まれる船主層の一部と、第二次世界大戦後に新たに開業した船主の一部ということになる。経営体によっては、その履歴の途中で世代が交代している場合もある。また、本図の最後の行は、島山鶴雄氏のライフストーリーを簡略に示した。

この図から、初めは多くの船が、漁期には三崎を根拠地としながら、それを過ぎると故郷に帰るという、いわゆる出稼ぎの形態を取っていたことがわかる。大正10年(1921)生まれの島山氏は、大黒丸の乗組員として昭和9年(1934)頃から三崎へ訪れ始めた。当時、漁の期間は三崎の港に出入りしていたが、それが過ぎると牟岐へ帰っていたという。この大黒丸は、牟岐町出身の山村七蔵によって、大正9年(1920)以前⁴⁶⁾から経営され

ていたマグロ漁船であり、牟岐町から三崎への出漁に先鞭をつけた船である。図中では、山村七蔵は組合員Hの系譜となる。大正13年(1924)に山村と、同じく牟岐町出身の福島音吉、小島政夫、他1名⁴⁷⁾で大黒丸組合という組織を結成し、共同で大黒丸を所有した。図中で福島はK、小島はJに相当している。その後組合を解散して、それぞれが自営になった後は、引き続き山村の所有船が大黒丸と称した。

島山氏が漁船に乗り始めた昭和9年頃、大黒丸が漁獲高の競争で優勝した年の給料は、年間6ヶ月の労働で、1人しろ⁴⁸⁾800円であったという。「家1軒が700円で建った」という時代である。このような高収入が得られるため、「縄船」(マグロ船)への乗組を希望しても、倍率が高く、なかなか乗り込めなかった。島山氏は、大黒丸の経営に親戚が関わっていた⁴⁹⁾ため、学校を終えたら乗せてもらう約束をしてあり、運良く乗ることができたという。ただし、1、2年は1人前はもらえず、カシキという主に食事当番をする見習いであった。当時の大黒丸は75トン、20人乗りくらいの木造船で、150馬力のエンジンを積んでいたという⁵⁰⁾。

前述のように、いわゆる出稼ぎの形態で行われていた三崎根拠のマグロ漁業の中で、「オカ」の生活の根拠地も三崎に移す船主が現れてくる。本図では、昭和初期におおよそその転機が集中している。それに伴い、船員の間にも出稼ぎ方式をやめ、三崎に居を構えるものが増えてきた。島山氏は、漁船に乗り込むようになって3、4年後の昭和12、3年に三崎に定住し、牟岐には戻らなくなったという。大黒丸の船主自体は、それより早い段階で三崎に移住しているので、島山氏が乗船していた船の雇われ船長か、直接的上司の漁労長などが、いずれかの時点で三崎に定住することを決断し、島山氏乗船の大黒丸がいちいち牟岐に戻らなくなり、そのことが若い島山氏に定住を促したと考えられる。

それでは三崎のマグロ漁業者が、三崎に定着するものと地元に戻るものの二つに分かれたのは、

いかなる理由だったのであろうか。それは、第二次世界大戦前においては、安定した経営と安全な操業を、どれだけ三崎で確立できていたかによるであろう。その後、第二次世界大戦後においては、三崎のマグロ・カツオ漁業に、既存の大漁業会社と多数の新興漁業会社が参入し、昭和28年(1953)にはそれまで禁止されていた漁船の大型化が認められるようになったが、その環境の変化の中で、個人船主らの淘汰が行われたことが考えられる。

阿南地方出身のマグロ漁船船主で、もう一人付け加えるべきは、前述した見能林出身の四宮正太郎氏⁵¹⁾である。四宮氏は先祖代々の漁師で、様々な漁法の漁業に携わった後に、大正14年(1925)からマグロ漁業に転換した。初めは高知県沖で操業していたが、市場が狭いため、昭和3年(1928)に三崎に根拠地を移したという。その後経営を拡大して興した「住吉漁業」は、現在でも三崎マグロ漁業の一翼を担う存在となっている。

2) マグロ漁業根拠地化の要因

他県出身のマグロ漁船船主達が、なぜ三崎をマグロ漁業の根拠地として選択したのかという点について、先行研究での成果もふまえて、改めて検討したい。その要因の第一に挙げられるのは、やはり三崎の港町としての機能である。その機能は江戸時代に蓄積され、引き継がれてきたものであり、二つの側面からとらえることができよう。その一つは三崎における魚仲買の伝統である。三崎は第三章第1節で述べたように、江戸時代より、大消費地江戸への鮮魚集荷地として、重要な位置を占めてきた。そのため、三崎の魚商らは、江戸時代以来の確実な鮮魚販売ルートを持続し、大正以降マグロが三崎に水揚げされるようになった際には、それをマグロの販売ルートへと変換することが比較的容易であったと考えられる。二つ目は、廻船寄港地としての経験である。三崎は江戸時代、鮮魚集荷地であると同時に、廻船の風待ち港でもあった。その際三崎の船宿は、旅船である廻船の、番所との交渉や再出航の世話を引き受け

ていた。そのような旅船の扱いが、時代を経て、新しい旅船として他県マグロ漁船が三崎に現れた際、応用されたのである。マグロ漁船が三崎に水揚げするようになると、魚商が漁獲物の販売、出漁の仕込みを手がけ、その手数料として売り上げの2, 3パーセントを取ったという⁵²⁾。マグロ漁船の船主らにとって、三崎の魚商は、どれだけたくさんの漁獲を揚げても、必ず現金に換えてくれるというのが評判であった。また、金融機関の代行的働きもしており、この点においても他県マグロ漁船は、魚商に対し強い信頼を寄せていた。時には造船資金の世話も行なったという。このように、漁獲物を確実に売り捌き、換金し、その管理を任せられる側面と、新たな出漁のきめ細かな準備を委ねられる側面を持つ三崎の魚商は、江戸時代からの伝統の上に成り立ったものであり、この魚商の存在こそが、他県のマグロ漁船を三崎へ引き付けた最大の理由であったと考えられる。

次に第二点目として挙げられるのが、漁港・魚市場などの整備である。魚市場は、明治末年より町営での魚市場の開設が討議され始め、大正9年(1920)には実現された。漁港に関しても魚市場開設に前後して順次埋立てが始められ、整備が進められた。この点については、第二章第3節で詳しく述べている。このように三崎では、町を挙げて漁港機能の整備に力を注いだが、それを背後から支えたのは、やはり魚商であった。これらの施設整備に加えて、三崎の魚市場が現金決済であったことも、他県のマグロ船船主にとっては魅力的な点であったという。

三点目は、漁場の近さである。三崎を根拠地とするマグロ漁船が増えた大正末のマグロの漁場は、前述の通り、主に伊豆大島北部であった。水揚げをし、出漁の準備をして再び船を出すには、三崎は非常に便利な位置にあったといえる。

さらに第一点目との関わりで考えられることが二点ある。一つは大消費地東京へ近いために鮮魚としてマグロを流通に乗せられ、かつそれを可能にする三崎の魚商の販売ルートがあったことから、水揚げしたマグロに、他のどの港に揚げるよ

りも高い値がついたことである。二つ目は、江戸時代に鮮魚集荷地としての三崎を支えた、地元沿岸漁業の発達により、マグロの餌となるイカやイワシを豊富に入手することが可能であったという点である。

以上のことが複合的に作用して、マグロ漁業根拠地としての三崎の価値を高めた。そしてそのことが各地の船主同士の間で評判となり、多くの船主を引き付ける結果となったのである。このように、三崎が江戸時代以来積み重ねてきた港としての機能が、他県出身のマグロ漁業者を呼び寄せ、それによって、マグロの町としての新たな展開が生じたのである。

V 三崎における商業活動の特徴

1) 明治期の商業活動

本章ではマグロ遠洋漁業根拠地として三崎が発展していく過程を商工業の変遷から検討していきたい。

三崎は江戸時代から風待港や避難港として機能を有し、また、船宿・魚商など多くの商業が展開していた。内海⁵³⁾によれば、江戸期の船宿は天保12年(1841)に「廿四件の船宿十四軒に減少」とあり、増減の要因については検討する必要があるが、当時における船宿の数がわかり興味深い。

明治22年(1889)に船宿は13軒⁵⁴⁾確認できる。字ごとの分布をみると、日ノ出6、入船5、仲崎2軒であり、北条湾に近い一帯に集中していた。船宿の屋号は真鶴屋・大島屋・川名屋・須賀屋・安房屋・伊勢幸など出身地に関係すると思われるものを含んでいた。寄港する廻船も、これら出身地の屋号を冠する船宿との関連が考えられ、安房・伊豆・伊勢など他地域出身者が三崎に定住する基盤の一端を担ったことが予想できる。また、船宿の一部は米・酒・薪炭販売などの商業を兼業しており現在の商業の基盤ともなっていた。

海南・花暮には遊郭があり、とくに、海南神社門前に料理屋・茶屋などが集まっていたという。ここには明治7年(1874)に5軒の遊女屋があっ

たが、「町方人家ニ入交」り、「夜更ノ来客ハ暁天出業ノ漁民ニ差障迷惑」であったため、明治8年(1875)に入船の竜潜庵前に移転した⁵⁵⁾。さらに、遊郭は明治34年(1901)の大火を契機として北条湾奥の諏訪地区に移転した。明治41年(1908)に貸座敷は3軒に減少したが、戦後初めまで、北条地区には遊郭が存続し、その後も料亭や旅館が残った。遊郭の移動は三崎における市街地形成と密接に関連している。明治初期、遊郭があった海南・花暮はすでに町場を形成し、漁民などの住民が居住していたことがわかる。遊郭は「漁民に差障迷惑」なため移転を繰り返し、「一帯に葦が生え」、「寂れた」北条に移転した⁵⁶⁾。

次に、魚商についてみてみたい。魚商は第3表のように嘉永4年(1851)には26人が存在し、城村を中心とした三崎一帯に居住していた⁵⁷⁾。明治期に入ると漁業権問題や不漁のため、漁業は一時衰退するが、魚商の一部は明治14年(1881)に開通した三崎―東京間の汽船航路を利用するなど近代化に努めた。明治41年に作成された「三崎魚商同盟規約」には、魚商64名の署名があり、近代においても魚商を中核とする三崎の魚仲買機能は維持されていた⁵⁸⁾。

明治14年の三崎―東京間の汽船航路開設は魚輸

第3表 嘉永4年(1851)史料に記載された魚商の人数と居住地

居住地	人数
東之町	5
中之町	3
築出町	2
西之町	2
城村	6
西之浜	1
向ヶ崎	1
三崎浜商人壱割元	6
合計	26

(『沿岸漁業九十年史』より作成)

注) 三崎浜商人壱割元とは漁業者に対して船の建造資金、仕込資金などの事業援助をしていた人物であり、三崎の中心的な魚商であったが、三崎内での居住地は不明である。

送の近代化と同時に、三崎に避暑地としての機能を付加することとなった⁵⁹⁾。明治26年(1893)における三崎への旅客移動をみると、横須賀・浦賀・長井などの近隣での移動もみられるが、汽船による東京からの旅客数が多く認められる(第4表)。明治43年(1910)『東京近傍避暑避寒案内地図』には「横須賀よりすれば路甚だ悪しく人力車賃五十銭を要すれども」東京より「汽船の便あり」とある⁶⁰⁾。この資料によれば、当時、三浦半島内の交通は未整備だったのに対し、三崎―東京間には江戸時代以来の海上交通が発達していた。三崎にはこのような従来の海上交通の上に展開する、汽船を利用した東京からの観光客が多かったと推測できる。東京からの避暑・海水浴客は三崎に比較的長期間滞在したため、地域経済を潤し、三崎における商業機能存続の一端を担ったものと考えられる。

明治期の商工業に関して、明治19年(1886)と明治33年(1900)における商工業戸数をみると(第5表・第6表)、飲食店や菓子屋・酒屋が多く、三崎では明治期からすでに小売業の展開がみられた。内海によれば、日ノ出から仲崎を経て西野にいたる通りは商店街を形成し、大きな商家として南部屋呉服店や湊屋米酒店があった。これらの店では使用人も多く、その使用人は藤沢・小田原付近や房州からも奉公に来ていた⁶¹⁾。

このように、三崎は廻船寄港地として江戸期から船宿や魚商を中心とした港町を形成していた。

第4表 明治26年(1893)における三崎への旅客数

(単位：人)

発地	人力車	徒歩	汽船	合計
鎌倉	97	138	0	235
逗子	180	254	0	434
葉山	196	368	0	564
長井	73	811	0	884
浦賀	149	840	0	989
横須賀	130	877	0	1007
横浜	8	163	0	171
東京	0	0	1553	1553

(『三崎町史上巻』より作成)

明治期においても三崎では船宿や魚商は存続していた。その背景には東京への魚輸送に汽船を導入するなど近代化に努めたことや、汽船により東京からの避暑客を呼び寄せ、三崎が海水浴場や避暑地として認識されはじめたことが考えられる。すなわち、三崎は魚輸送の近代化や観光地化により、江戸時代以来の商業機能を維持していた。

2) 大正・昭和初期の商業活動

三崎は大正12年(1923)に関東大震災の被害を受けたが、一方で大正9年(1920)の魚市場建設や港湾施設改良、埋立によりマグロ遠洋漁業の根拠地として拡充された。商業に関しても大正9年に常設映画館である「日の出館」が開設されるなど、中心性の高い娯楽業関連業種も発展をみた⁶²⁾。昭和2年(1927)発行の『みさき』には

第5表 明治19年(1886)における三崎町の商工業戸数

業種等	戸数	人数	施設数
士族	7		
平民	1661		
農	460		
商	319		
工	64		
魚	710		
雑	710		
旅人宿	24		
料理屋	7		
飲食店	24		
洋酒店	2		
芸妓		1	
幫間		1	
遊芸師匠		2	
寄席			1
医師		5	
薬舗	2		
産婆		1	
鍼灸治		2	
浴場	12		
道路営業	4		
吹矢	1		
市場			1

(『三崎町史上巻』より作成)

第6表 明治33年（1900）における三崎町の商工業戸数

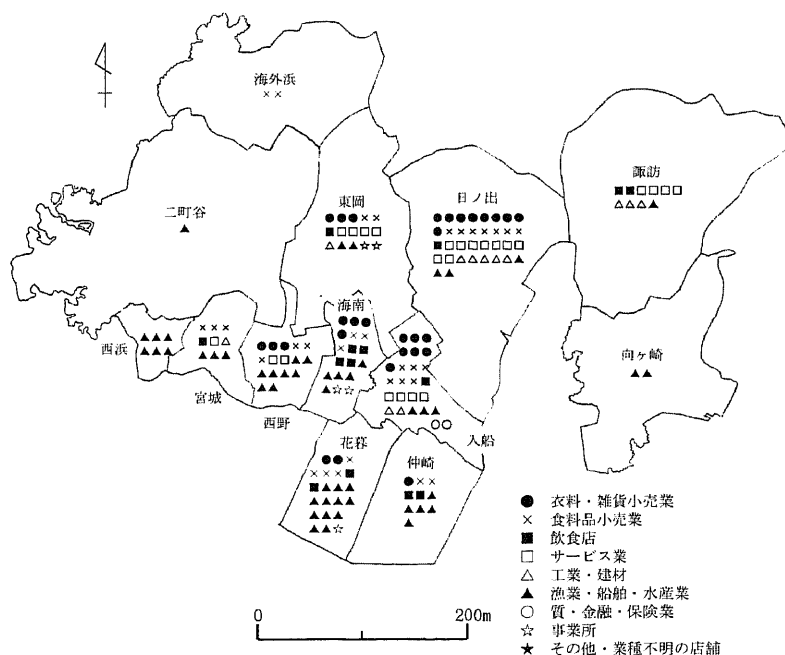
業種	戸数
旅人宿	6
菓子屋	128
湯屋	9
料理店	4
大工職	27
理髪店	10
飲食店	35
左官職	3
請負業	6
木賃宿	2
家根職	12
金貸	21
米屋	36
石工	27
郵便投入函	5
酒屋	52
鍛冶職	9
呉服商	3

（『三崎町史上巻』より作成）

「漁船の寄港と共に（中略）商工業日に日に発達を示して居る」とあり、マグロ遠洋漁業根拠地として商業も発達していった様子がわかる⁶³⁾。

昭和初期における商業の状況を、昭和10年（1935）『電話番号簿』に記載のある商店・事業所の分布から検討してみたい（第11図）⁶⁴⁾。これによると、商店・事業所の多くは近世以来商業の発達していた低地部の海南・花暮・仲崎・入船・日ノ出に存在していたことがわかる。これらの地区には衣類・雑貨や食料品小売業が多く、商店街を形成していた。諏訪には前述した遊郭やサービス関連業種が多く、隣接する日ノ出にもサービス関連業種が目立つ。また、上橋や海南地区には運輸・交通事業者が立地している⁶⁵⁾。これはこの地区が魚市場に近く、バスの終点にもなり、陸海交通の結節点となったためである。

漁業関連業種は各地区に分布するが、とくに、昭和初期に埋立地が完成した花暮や仲崎の南部に密集している。これらの地区は荷揚げ場や出港準備



第11図 三崎における商工業の分布－昭和10年（1935）－
（『昭和10年4月1日現在神奈川県電話番号簿』より作成）

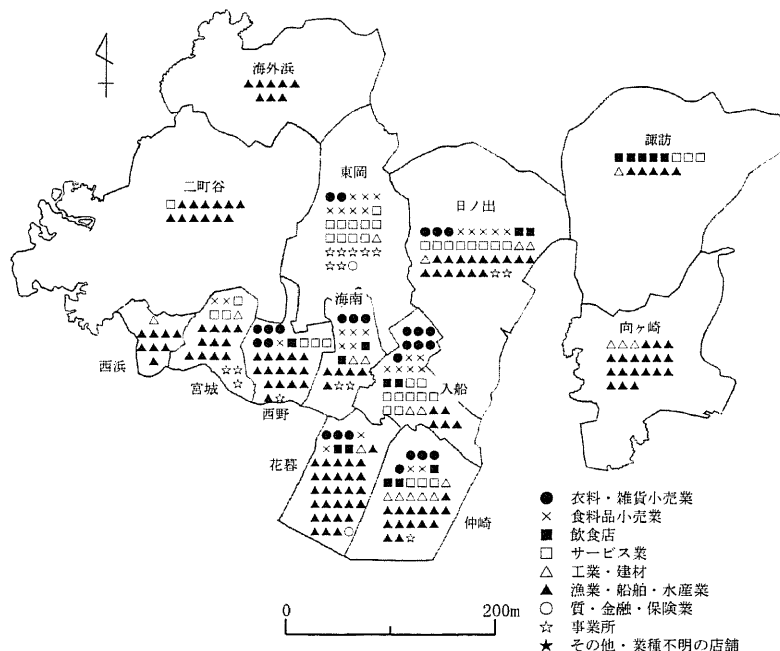
岸壁などと近接していたため、会社経営の漁業関連業種や後述する「仕込」などが進出した。それに対し、江戸時代には漁村の景観を有した西野以西では、漁業関連業種が多い反面、小売関連業種は少ない傾向が認められる。

この時期には台地上の地区へも商業化が進んだ。東岡には、昭和9年（1934）に町役場が新築されており、台地上への市街化の動きに伴い、街道沿いを中心として商店の進出がみられた。

このように、昭和初頭における三崎の商工業は漁業関連業種を中心として、小売業を合わせもち、三崎は港湾都市としての性格を形成しつつあった。一方で、港湾整備事業による埋立が開始され、そこに整備された魚市場や荷揚場・出漁準備岸壁などと近接した地区にも漁業関連業種が集積するようになった。また、三崎の低地部は明治期から過密化していたため、台地上においても宅地がみられるようになり、市街化とともに商業の展開もみられるようになった。

3）第二次世界大戦後における三崎の商業活動

第二次世界大戦後の三崎における商業の動向を、昭和24年（1949）『電話番号簿⁶⁶⁾』に記載された商店の分布から検討したい（第12図）。この頃には、昭和10年（1935）における分布図と比べると、海岸部に漁業関連業種が増加している。漁業関連業種は荷揚場や出漁準備岸壁と近接した日ノ出・花暮・仲崎に多く、とくに、昭和初期の埋立地である花暮・仲崎南部に集積している。また、魚市場に近い西野・宮城・西浜や二町谷・海外浜には冷凍関連施設や水産加工業が多い。これはマグロ漁業の遠洋化と漁獲高の増大により冷凍業や水産加工業が進展し、これらの業種がこの時期に整備された新たな埋立地に進出したためと考えられる。花暮・仲崎には、銀行・郵便局も立地し、漁獲物取引の決済などで利用された。小売業は明治期から商店街を形成していた海南から日ノ出にかけての地区に多い。この地区には呉服など衣料関連の商店も多く、比較的中心性の高い業種も存在する。さらに、遊郭のあった諏訪や近接する日



第12図 三崎における商工業の分布－昭和24年（1949）－
（『昭和24年12月1日現在神奈川県電話番号簿』より作成）

ノ出には飲食・サービス業がみられる。昭和初期に徐々に商業化が進展しつつあった東岡では、商店がさらに増加している様子が読み取れる。

この時期の三崎における商店・事業所の立地を検討すると、港湾機能に近接した埋立地に漁業関連業種が集積する過程がわかる。小売業に関しては以前から商店街を形成していた海南から日ノ出地区に加えて、東岡の街道沿いにも商店街が発達しつつあった。

さらに、昭和32年（1957）『日本商工業別明細図 三浦市⁶⁷⁾』では通りごとの商店・事業所の分布を検討することができる（第13図）。この図から、花暮・仲崎南部には漁業関連業種が、花暮・入船・日ノ出には小売業が集積していること、東岡に商店が増加していることがわかる。この傾向は昭和24年における商店の分布とほぼ同様であるが、本図からは漁業関連業種が向ヶ崎地区へも進出している点、花暮・入船・日ノ出の小売業が一つの通りに集積し商店街を形成していることもわかる。

次に、マグロ遠洋漁業の発達に伴い、三崎港の水揚げが最盛期となった昭和40年代の商業の動向を昭和41年（1966）『三浦市明細地図⁶⁸⁾』記載の商店・事業所の分布から検討したい（第14図）。これによると、漁業関連業種は花暮・仲崎の南部に集積しており、商店街内部には旧来からの魚商が居住している。また、日ノ出では商店街の裏に飲食店が多い。これらの飲食店の多くは店舗面積が小さいスナックや飲み屋などであり、マグロ漁船の船員が多く集まったという⁶⁹⁾。

第二次世界大戦前には仲崎・花暮の埋立地に漁業関連の卸小売業・事業所が数多く立地した。戦後になると、港湾整備による埋立がさらに進み、向ヶ崎や西浜などに水産工業・冷凍業などが立地するようになった。また、マグロ遠洋漁業の発達により、三崎では人口が増加し、台地上においても市街地化が進展した。それに伴い、街道沿いにも商店が目立つようになった。低地部では第二次世界大戦以前から商店街を形成していたが、戦後になると、マグロ遠洋漁業船員を主要な顧客とする



第13図 三崎における商工業の分布－昭和32年（1957）－
（『日本商工業別明細図 三浦市』より作成）

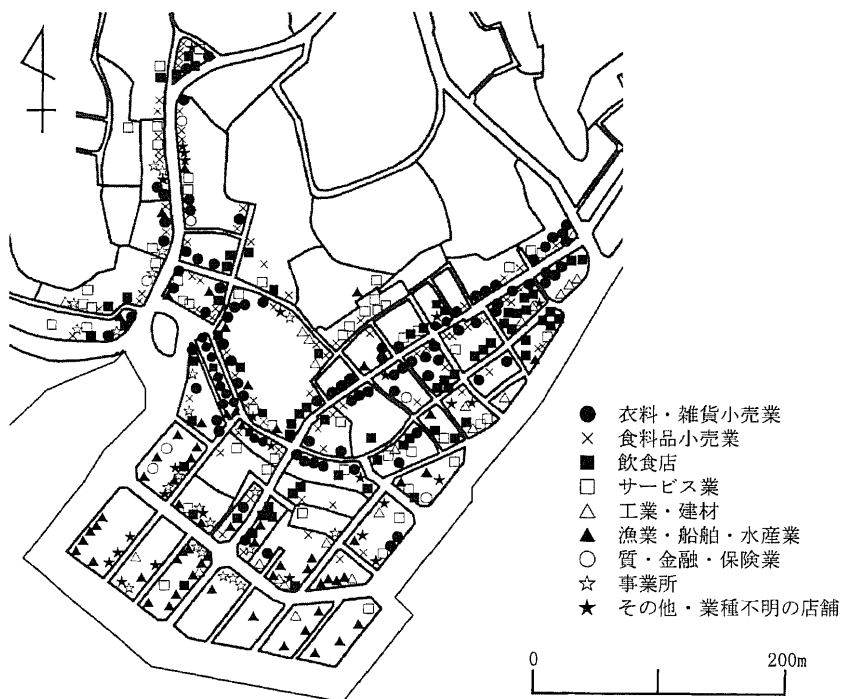
スナック・居酒屋などの飲食関連業の集積がみられるようになった。

一方、商店・事業所の分布を地区ごとに比較すると、三崎ではいくつかの特色をもった地区を形成していることが明らかである。西部（宮城・西浜）は魚市場に近接し漁業関連業種が多く立地する。漁業関連業種はマグロ遠洋漁業が発達するとともに、二町谷・海外地区へも増加している。西野・海南は海南神社の門前町としての性格を基盤にもち、小売・飲食業も目立つ。さらに、汽船乗場やバスターミナルも設置されるなど交通の結節点としての機能を有している。そして、陸上交通の発達や都市化の進展に伴い、台地上の東岡地区まで新たな商業地化が進展していることが明らかである。それに対し、海南・花暮・仲崎・入船・日ノ出は古くから商店街を形成していた。この商店街には比較的高次の業種も立地しており、三崎における商業中心地を形成している。また、諏訪

には遊郭があり、そこに近接する地区にはマグロ遠洋漁業の最盛期に、スナックなどの飲食店が増加してくる。そして、魚商は第二次世界大戦前には海南から日ノ出にかけての商店街などの中心地区にも居住していたが、昭和初期における仲崎・花暮の埋立により、漁業関連施設と近接した場所に集積にするようになる。この地区には漁業と関連すると思われる鉄工所などの工業関連業種も多くなっていることが明らかである。

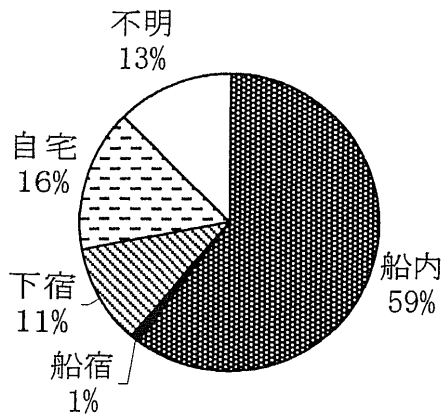
4) 船員の購買行動と小売店の特徴

三崎における小売店の特徴や三崎入港中の船員の購買行動はいかなるものであったか。本節では聞き取り資料を中心に検討していく。三崎はマグロ遠洋漁業根拠地として多くのマグロ漁船が入港し、次の出航日までの船員滞在地でもあった。あるいは入出港を出迎え・見送りする家族も集まってきた。



第14図 三崎における商工業の分布－昭和41年（1966）－
（『三浦市明細地図』より作成）

三崎に入港した船員はどのような場所に滞在したのであろうか。昭和24年（1949）の『鯖延縄漁業労働調査』における入港中の居住状況を見ると、入港した船員の半数以上は船内で暮らしてい



第15図 マグロ延縄漁船員の三崎入港中の居住
—昭和24年（1949）—
（『鯖延縄漁業労働調査』より作成）

た（第15図）⁷⁰⁾。聞き取りによると、その後、船内で暮らす者は少なくなり、船員は「オカ」で暮らすようになったという⁷¹⁾。「オカ」での滞在先は、寮（写真1）や一般の住宅を間貸する形式の下宿であった。

船員たちは商店街のある海南から日ノ出にかけての一带を主たる行動範囲とし、商店街では航海に備えた日用品を購入したり、銭湯に行ったりしたという。とくに、日ノ出の飲食店をよく利用した。そして、出航の前日には船主以下、船員が全員そろい、日ノ出や北条などの料理店で出航宴会をしたという。

三崎は船員にとって航海中に必要となる品物の購入や、航海中にはできない娯楽を楽しむ「ハレ」の場であった。小売店からみれば、入港中の船員は三崎における主要な購買層であった。とくに、飲食店が集積したことなどは船員の利用と大きく関連しているといえる。

小売店も地元民の購買を目的とするだけでなく、船員が購入することを配慮し、品揃えをして

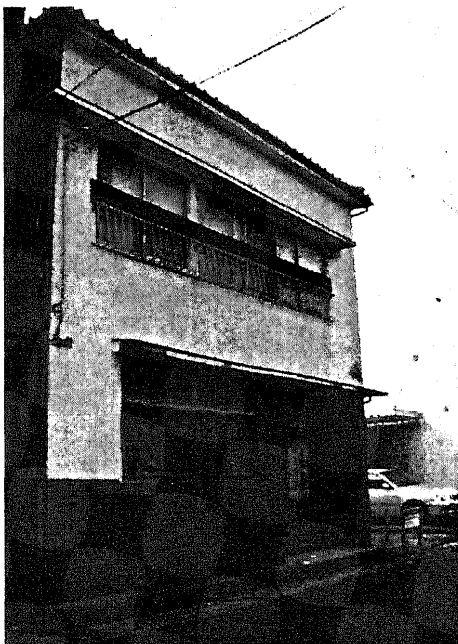


写真1 三崎におけるマグロ船員向け下宿
（2005年6月撮影）

いた。例えば、書店では一般書籍の他に船舶関連の書籍を置き⁷²⁾、洋品店では下着のまとめ買いに対応できるよう在庫を確保するなどしていた⁷³⁾。また、銭湯も船員用回数券を発行していた。これらの商店は船員個人に店頭で販売することが主であったが、場合によっては船会社や後に述べる「仕込」を通して船や船員に販売する場合もあった。ただし、八百屋の場合は船員が直接購入するのは果物などに限られており、船との直接契約も多かったという⁷⁴⁾。

天保4年(1833)以前に創業したという染物店では藍染を専門としていたが、昭和初期から大漁旗を注文販売するようになり、現在は大漁旗を主として製造している⁷⁵⁾。この商店の例は三崎がマグロ遠洋漁業根拠地へと変容する過程で漁業船舶向けの商品販売に特化した状況を示しており興味深い。

このように、三崎における小売店は地元民への小売だけでなく、マグロ遠洋漁業の根拠地に変容する過程で、入港中の船員や船あるいは会社に対する販売にも対応していることがわかる。また、バーやスナックをはじめとする飲食関連業種の集積は入港中の船員の購買行動と密接に関連している。商品販売経路は後述する「仕込」や「船食」のように船舶・船員を専門とするものをはじめとして、店舗販売を基本とする一般小売も対象としながら「仕込」を通して船舶・船員と売買を行うタイプ、一般小売もしながら船舶と直接売買を行うタイプなど複雑な経路があることが明らかとなった。このような複雑な販売方法から三崎は地域的な商業中心地として機能しただけでなく、マグロ遠洋漁業根拠地として船舶・船員向け商業地としても機能していたことが推測できる。

5) 「仕込」と「船食」

三崎がマグロ漁業の根拠地として発展してきたことを示す商業的特徴の一つとして、「仕込」⁷⁶⁾と「船食」と称される2つの業種の展開がある。三崎における「仕込」とは、出航前の船員達が、各自の船上生活に必要な物品食料を調達する業者で

あり、「船食」とは、出漁中の全乗組員に提供される食事に使う全食料を、船会社、もしくは船主から注文を受け、出航前に納入する業者である。「仕込」と「船食」は、時に「船舶食料」という名称で、同じ業種に分類されることもあるが、「仕込」が船員個人との間の売買であるのに対し、「船食」は船全体の賄いとしての食料を扱い、船会社や船主との取引であることから、扱う商品が異なるのはもちろん、マグロ漁業の根拠地に存立して担う役割も自ずと異なってきた。

この二つの業種の違いを明らかにするために、まずは三崎における「仕込」の具体的なあり方を示していきたい。聞き取りによると、7・8年前まで三崎には11軒⁷⁷⁾の「仕込」(「仕込」と同様の販売形式を取る団体も含む)が存在し、「仕込」業者の組合も結成されていたという。しかし現在三崎で営業している「仕込」は、全部で4軒であり、そのうちの1軒は得意先からの注文があったときのみ営業しているとのことであるから、実質的には3軒と断言していい状況である。その3軒とは、三崎3丁目(旧字名花暮)のカネフク商店とかねしろ商店、そして三崎2丁目(旧字名仲崎)の磯部商店である。これらの所在地はいずれも、出港準備岸壁に近い一角にあたる。

カネフク商店は、現在の女性社長が、当初はマグロ船へのタバコの行商に携わっていたという。それを拡大して独立店舗を構え、現在につながる「仕込」の営業を開始した。船員から購入の要望のあったものであれば、生鮮食品以外、全て扱ってきたという。そのカネフク商店から、昭和35年(1960)に子息がのれん分けして、かねしろ商店が開業した。磯部商店は、元々は現在地でタバコ屋を営んでいたが、マグロ漁業に出航する船員の要望に応じて、様々な商品を置くようになり、昭和23年(1948)頃から本格的に「仕込」の営業を行なうようになったという。

「仕込」ではどのような商品を扱っていたのであろうか。昭和24年(1949)に行われたマグロ漁船における労働実態調査⁷⁸⁾では、船員が「仕込」で購入した物品とその金額が調べられている。そ

こで報告されている物品は、合羽・長靴・作業衣・下着・軍手・手拭・石鹸・菓子果物・煙草・紙・薬品・日用品の12品である。かねしろ商店と磯部商店の現行の注文書にある物品も、おおよそこの12品に分類でき、品質や材質が変化・向上したことはあっても、扱っている物品には、昔からそれほどの変化はないとのことであった。しかし売れ筋には変化が見られ、以前は果物やおかずの缶詰がよく売れたが、現在は飲み物が多くなったという。それは、漁船経営費の中で、厨房に分配する金額が増加し、食事の質がよくなったことと、6・7年前より、外国で追加の食料を積み込めるようになったことが影響しているとのことである。現在の船員が、どのような「仕込」を行なう

第7表 「仕込」における漁船乗組員の購入品

購入品	数量	単価	金額
長靴	3 足	5,200	15,600
靴中敷	5 つ	600	3,000
綿軍手	20打	830	16,600
ゴム手袋	30双	480	14,400
ドライバース手袋	5 打	1,800	9,000
作業用ズボン	20打	6,400	12,800
毛糸靴下	3 足	800	2,400
ゴルフ帽	1 つ	2,500	8,100
ゴルフ帽	2 つ	2,000	
ゴルフ帽	2 つ	1,200	
トレーニングウェア上	3 枚	2,400	14,100
トレーニングウェア下	3 枚	2,300	
敷布団	1 枚		6,400
ティッシュペーパー	1 組		750
洗濯洗剤	1 箱		4,560
コーヒー (缶)	4 箱	3,600	19,200
コーヒー (缶)	1 箱	4,800	
清涼飲料水 (缶)	3 箱	2,880	8,640
野菜果汁飲料 (PB)	1 箱	350	4,200
即席ラーメン	2 箱	3,000	6,000
即席焼きそば	2 箱	5,760	11,520
菓子セット (甘)	1 箱	20,000	20,000
栄養ドリンク	1 箱		21,600
モンペ	3 枚	1,250	3,750
消費税			10,014
合計			212,634

(かねしろ商店「仕切書」により作成)

注) 表中「PB」はペットボトルを示す。

のかを、かねしろ商店の仕切書から、一名分の購入物品の一覧として第7表に示した。これは平成14年(2002)にペルー沖へ13ヶ月間の漁に出た甲板長の購入記録である。同じかねしろ商店の、平成13年(2001)8月から平成16年(2004)2月までの仕切書を分析すると、三崎港に所属する船だけではなく、他県所属の船も三崎から出港する場合には、三崎の「仕込」を利用していることがわかる。また、同じ船会社の船の船員は、同じ「仕込」をひいきにしている様子もうかがえる⁷⁹⁾。購入方法は「直接」と「託送」があり、「直接」は店舗に出向いての受け取り、「託送」は、出漁中に追加で必要になったものを、別の船便で届ける方法である。

ではなぜ「仕込」業が、他の小売業とは全く別に存立するのであろうか。それは船員達の支払方法に理由がある。船員は、帰港後に定められた給料と水揚奨励金を手渡されるため、出航前の「仕込」は、ツケで行わざるを得ない。しかもツケとなる購入金額は高額で、かつそのツケの期間は帰港するまでの長期間にわたる。売り上げの内、現金で支払われるのは1割ほどに過ぎないという。他の一般的な小売店では、この独自の支払方法への対応は不可能なことであり、船員にとってもその利用は不便であった。そのため、それを前提に商売を行う「仕込」業者が不可欠となり、船員との信頼関係の上で展開してきたのである。

現在マグロ漁船は、漁場によっては船のみ三崎から出港し、船員達は飛行機で漁場の近くまで向かい、また漁が終わると飛行機で戻ってくるのが一般的になっている。かねしろ商店の金城氏は、取引のある船員が漁場に出発するときは成田空港に見送り、そして帰国するときには出迎えるとのことであった。「仕込」業者の頭には常に、三崎に関わるすべての船の状況や、船員達の動向が入っているといっても過言ではない。「仕込」業者としての、商売のための顧客情報の把握であると同時に、日常的かつ人間的な船員一人一人とのやり取りの中で蓄積された情報によるものである。そのため、多くの船員の指揮を取る漁労長

や、雇用する船主が、条件に見合う船員がいなか
どうか、「仕込」業者に尋ねてきたり、反対に
次の乗船先が決まっていな船員が、ひいきの
「仕込」に乗船先の紹介や世話を頼む場合もあ
った。磯部商店の磯部氏は、10年ほど前までは、常
に4～500名の船員の動向を把握し、連絡を取り
合っていたという。履歴書を「仕込」に送ってき
たり、置いていく船員も数多くいたということ
である。しかしこのような船員の斡旋は、「仕込」
業者と船員の密接な関係の延長線上において、あ
くまでも「仕込」業者の好意として行われたもの
であった⁸⁰⁾。船員が「オカ」にいる間の下宿屋な
ども、仲介することがあったという。以上のよう
に、「オカ」での船員達の拠りどころであると同
時に、漁船や船員達の情報を網羅する「仕込」の
存在が、漁業根拠地としての三崎を支えた一側面
である。

「船食」は、前述の通り、出漁中の全乗組員に
提供される食事に使う全食料を、船会社、もしくは
船主から注文を受け、出航前に納入する業者の
ことであり、船会社や船主とのやり取りであるこ
ろが、「仕込」との最大の違いである。三崎に
は8軒の「船食」業者が営業していた時代もあ
ったが、現在では2軒ほどである。8軒のうち1軒
は、宮城県の石巻から来た「船食」業者で、石巻
所属の漁船が三崎より出港する際には、その「船
食」と取り引きを行なっていたという。現存する
うちの1軒である木村商店は、出航岸壁に面する
三崎3丁目（旧字名花暮）に位置し、昭和21年
（1946）から現在の商売を行なっている。しかし
店舗を構える以前から、現在の店主の曾祖父や祖
父が、船に米や石油を販売していたということ
である。

航海中に船内で食べる全品種の食料の注文は、
その船の厨房に分配される予算に応じて司厨長か
ら入り、支払いオーナーである船会社や船主によ
って行なわれる。現在は外国人の船員が増え、
その味覚に合わせた献立になったために、スパ
イスや油の注文が増えたという。船内に冷凍設備
が整っていなかった時代は、缶詰全般や塩蔵の鮭・

数の子・わかめ、干物ではきくらげ・しいたけ・
ねぎ・切干大根、海藻の佃煮、樽入りの漬物など、
積み込める食料に限られていた。しかし、マグロ
漁船は、漁獲物そのものの冷凍の必要から、昭和
30年（1955）頃には冷凍設備を備え始め、その
頃から船員の食料も、徐々に冷凍食品へと変化し
た。現在はほとんどの食品・料理に関して冷凍の
ものが用意できるという。現在の仕入先は大部分
が国分株式会社など、全国展開している企業の横
浜支店であるが、海藻類は松輪（三浦市松輪）の
業者から入手する場合もあるという。また曾祖
父・祖父の代には、酒・醤油・味噌などは、船で
仕入れに行き、納入していたという話を伝えて
いる。特に醤油は房総から運んできたとのこと
である。

現在、マグロ漁業が下火になる中で、木村商店
の得意先は、全国の水産高校の実習船へと移っ
ている。水産高校におけるマグロ漁実習は、三崎
に寄港し、三崎を主要基地として行われることが
多いという。それはマグロ漁業の根拠地として長い
間に蓄積された「船食」としてのノウハウが、別
の形で必要とされている証である。さらにこのこ
とは、マグロ漁業が振るわなくなった現在にあ
っても、「船食」の存在が、三崎の港としての機能
を支え、港に船と人と呼び寄せているというこ
ともなろう。

Ⅵ むすびにかえて

本報告において検討した内容を以下に示すと共
に、今後の課題とその展望を提示し、むすびにか
えることとした。

三崎を含む三浦半島南部の村々は、江戸時代初
期に、それまでの魚河岸とは異なる新興勢力の
「新肴場」の仕入漁村となった。

岩礁の多い三浦半島沿岸村では、砂浜で行われ
る「地引き網」や、関西から導入された「八手網」
などの、比較的規模の大きな「網漁業」による大
量の漁獲が期待できない。おそらく旧来の魚河岸
は、このような効率の悪い漁場を重要視しなかつ

たため、いわば隙間を埋めるように、新興の新肴場が参入し得たのではないかと考えられる。

そして、このような岩礁の海岸地帯や沖合で行われていた「釣り漁業」の漁獲物を、いかに迅速に消費地まで鮮度を保ったまま運ぶか、すなわち、鮮魚流通の確立こそが、新肴場と三崎周辺村にとって、魚河岸に対抗する最大の付加価値となったであろうことは、容易に想像できる。三崎が「押送り船」という輸送手段を所有していたのは、まさにこの鮮魚輸送のためであり、蒸気船が就航し、東京への到達時間が短縮された明治時代には、三崎の魚商や東京の資本が鮮魚輸送をめぐる、運送部門への参入競争を繰り広げるほどであった。

大正時代からエンジン搭載漁船が普及すると、三崎は徳島、高知、和歌山、三重などの、太平洋沿岸から出漁したマグロ漁船が大挙して水揚げする港へと変貌していく。これは、三崎の鮮魚流通構造が他より優れていたためで、江戸時代、沿岸周辺村の漁獲物を迅速に輸送していた伝統が、そのまま継承されていたものと考えられる。一方で、これまでと同様、地元船による沿岸での漁獲物の水揚げも盛んになされた。これらの一部は、マグロ漁の餌として使用され、他県マグロ船に三崎での出港準備を選択させる大きな要因ともなった。大正期以降における三崎の機能は、従来のように三崎周辺からもたらされる沿岸漁業の漁獲物と、他県船からもたらされるマグロの水揚げという、重層構造を特徴としていたのである。

他県船の寄港と、三崎からの出漁を可能とした要因は、以下のことが考えられる。すなわち、三崎は江戸時代に、江戸と大坂を結ぶ廻船の風待港としての機能を有し、寄港した「旅船」に対して、日常品の供給、荷物の積み下ろしを担い、積荷改めなどで役人との交渉を行う「船宿」が軒を連ねていた。このような、廻船への補給基地としての機能が、他県からやってきた漁船の出入港を支える基盤として存在していた。

また、これらを三崎の土地利用と、漁業に関連

する業種の展開から検討した結果、江戸時代には北条湾に廻船関係の業種が集中し、海南神社以西に漁業者が集住するというように、三崎の東西で性格の異なる業種展開がみられた。大正9年(1920)以降、魚市場の開設や、漁港の拡張工事が開始され、他県船を迎え、増加するマグロの水揚げに迅速に対応するための港の改良が進んだ。このとき魚市場は、江戸時代以来の漁業集落である三崎西部の「西野」に設置され、その周辺に水揚げ作業を終えた他県船が再び出港するまでの準備岸壁が設けられた。北条湾周辺は、沿岸漁業を行う地元船の保留地となった。

一方、三崎の商業活動は、廻船の寄港でにぎわった町東部に集積し、現在に続く商店街、歓楽街を形成した。埋立事業により新たに造成された仲崎・花暮には、銀行、郵便局をはじめとし、船具、漁具といった船の装備品を扱う業種や、航海中に必要な船員の生活必需品を扱う「仕込」、「船食」など、他県船の根拠地となる上で重要な業種が立地し、商業活動を行った。このほか、それまで他県から出漁していた船の船主が、三崎に移住して開いた所有船の事務所も、この界限に点在していた。これらの業種は、三崎を根拠地とする漁船が必要とする、様々な情報を発信、共有する拠点としても機能しており、三崎の商業機能全体が、漁業従事者を物的、人的の両面において支援していた構造が明らかとなった。

本報告では、従来の三崎研究をふまえ、予察的な考察を行うにとどまった。そのため、今後明らかにすべき課題も多く残されている。すなわち、第一は、眼前に広がる城ヶ島ならびに、三浦半島南部の、三崎周辺沿岸村との関係である。とくに城ヶ島の存在は三崎の発展にとって重要であったと思われるが、本報告ではその位置付けを行うまでには至らなかった。また、周辺沿岸村も、沿岸漁業による漁獲物を三崎に水揚げし、それがマグロの餌として利用されるなど、三崎漁港をめぐる複合的な構造を捉える上では、大きな指標となろう。

一方、今日では海産物の土産物製造にその重点

をおいている水産加工業の展開も、その萌芽期に清水や焼津などから鰹節製造の技術導入があったといわれている。そして、かつては漁獲物と、その加工物、そして漁業そのものに大きな影響力をもっていた、三崎居住の魚商の具体的な活動も考慮する必要がある。今後これらの課題を検討することにより、三崎を中心とした地域構造の解明が可能となろう。

付 記

本報告の作成にあたり、三浦市教育委員会社会教育課の飯島重一氏、金田健一氏、鈴木昭由氏には、資料の所在確認や調査先の検討など、調査の全般にわたりご協力とご助言を賜りました。また、三浦市所蔵の資料に関し、社会教育課のほか、市民協働室にも閲覧・複写のご許可をいただきました。その閲覧・複写作業に際しましては、上記お三方のほか、同じく社会教育課の須藤英一氏、市民協働室の永塚光明氏、篠崎勝博氏にお世話になりました。三浦市図書館、横浜地方方法務局三崎出張所には、所蔵資料、地籍図等の閲覧・複写をご許可いただきました。現地調査では、磯部商店、押本正氏、かねしろ商店、カネフク商店、木村商店、最福寺桑田廣隆住職、佐久間書店、佐藤明氏、島山鶴雄氏、杉山洋品店、竹村和雄氏、本瑞寺洞外文隆住職、三上写真館、三富正一氏、三富染物店、向坂光人氏、山田政治氏の皆様より、多くのご教示を賜ったほか、ご所蔵の貴重な絵図や写真、資料等の複写を許可していただきました（五十音順）。以上記して厚く御礼申し上げます。なお、本文の執筆は、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ－２）～３）、Ⅵを山下琢己、Ⅲ－１）、Ⅳ、Ⅴ－５）を山下須美礼、Ⅴ－１）～４）を双木俊介が担当しました。

注および参考文献

- 1) 古川史郎 (1959) : 神奈川県三崎漁港の発達, 地理学評論, 32-4, 179~192。
- 2) 土井仙吉 (1968) : マグロ遠洋漁業の発達と三崎・焼津・清水, 人文地理, 20-6, 595~615。
- 3) 大崎晃 (1974) : 三浦三崎漁業研究史考, 地理学評論, 47-9, 585~591。
- 4) 内海延吉 (1957) : 『三崎町史上巻 (明治大正編 1)』, 三崎町史編集委員会。
- 5) 内海延吉 (1987) : 『三崎郷土史考』 (復刻版), 臨川書店, 初版は1954年。
- 6) 内海は前掲4), 5) のほかにも多数の文章を残し, さらには『三崎町史下巻』の編集を準備されていたが, 惜しくも志半ばで亡くなった。これらの執筆準備過程で, 内海が収集した資料や原稿は, 現在三浦市文化財収蔵庫に, 「内海文庫」として収蔵されている。この内海文庫は, 三崎の歴史を紐解くカギの宝庫であり, 今回の我々の調査においても活用させていただいているが, 分量が多く, 全容を把握するには至っていない。今後の系統的な整理と利用が待たれる。
- 7) 『新編相模国風土記 第五集』 (1888), 23ページ, に「正保ノ頃ニハ七村ヲ載セス 元禄改定ノ図ニハ其村名ヲ載ス サテハ其頃分村トナルベシ」としている。正保絵図の頃は, 周辺部を含めて「三崎」であったものが, 元禄の頃に元大字の単位で各村が分かれ, 三崎の範囲も確定したとする。
- 8) 神奈川県三浦郡教育会 (1918) : 『三浦郡誌』, 127ページ, によると, 寛永元年 (1624) に江戸幕府の「海関」となり, 寛永9年 (1632) には「三崎奉行」が置かれた。享保5年 (1720) からは浦賀奉行出張番所となった。
- 9) 前掲5), 188ページ, に「城村旧記」からの引用が掲載されている。それによると, 元和元年頃に, 間宮高則の水主の者達が諸魚を釣り, 江戸表へ送るとある。
- 10) 前掲5), 152ページ。
- 11) 前掲5), 153ページ。
- 12) 前掲5), 155~156。
- 13) 本瑞寺での聞き取り, および, 三浦市史編集委員会編 (1974) : 『目でみる三浦市史』, 三浦市, 80ページ。
- 14) 三崎水産物協同組合 (1959) : 『三崎水産物協同組合沿革史』, 54~55。
- 15) 島山鶴雄氏よりの聞き取りによる。
- 16) ①国立国会図書館閲覧部 (1978) : 『諸問屋名前帳 細目』, 湖北社, 99ページ。②三井文庫 (1972) : 江戸商人名前一覧ー江戸時代後期を中心としたー, 三井文庫論叢, 6。
- 17) 海南神社境内の寄進物に残る文字については, 現地調査に基づく。
- 18) 古田悦造 (1996) : 『近世魚肥流通の地域的展開』, 古今書院, 179~196。
- 19) 白石孝 (1999) : 『日本橋街並み商業史』, 慶應義塾大学出版会, 43~55, によると, 江戸の魚問屋は, 浜方の漁村に直接買い付けに出ることは禁止されていたが, 有望な漁村の買元人との間で契約を結び, 抜荷を監視すると共に, 元手資金や運送のため

- の押送り船（オショクリブネ）の建造資金を貸与し、自らの「敷浦」としていったという。このようにして一漁村の魚の販売権を専有することにより、確実な集荷を可能とした。その支配が可能となったのは、江戸時代の魚問屋が、幕府に魚を納める（納魚）ことを条件に営業が許可されており、それが問屋の漁村における魚の独占的集荷の大義名分となっていたからであったとしている。
- 20) 喜田川守貞著、宇佐美英機校訂（1996）：『近世風俗志（守貞謄稿）』（岩波文庫）、岩波書店、251ページ。
- 21) アトラインターナショナル編（2004）：『泰平山最福寺 新本堂建立事業 落慶法要記念誌』、泰平山最福寺、19～20。これによると最福寺は、移転前は「海岸山西福寺」という寺号であった。
- 22) 最福寺、桑田廣隆住職からの聞き取りによる。
- 23) 前掲17)と同様。
- 24) 左右は拝殿に向かっての位置関係で、数字は拝殿に最も遠いところから①と数えている。
- 25) 前掲4)、80～92。
- 26) 前掲18)によれば、新肴場組魚問屋の仕入漁村が、東海道の宿場町へ出荷するなどして、問屋の統制に対抗していたという例を示している。
- 27) 前掲4)、28～29。
- 28) 前掲4)、67ページ。
- 29) 前掲4)、75ページ。
- 30) 島山鶴雄氏よりの聞き取りによる。
- 31) 内海延吉（作成年不明）：「三崎漁港創設事情 町営魚市場開設事情（昭和12-3年調査）」、内海文庫。
- 32) 内海延吉編著（1961）：『沿岸漁業九十年誌』三崎沿岸漁業協同組合連合会、193～195。
- 33) 前掲15)。
- 34) 前掲15)。
- 35) 前掲15)。
- 36) 内海延吉（作成年不明）：「三崎漁業の研究（原稿）」、内海文庫、によると、林兼商店（後の大洋漁業）が仲崎に、冷凍鮪輸出組合が北条湾に工場を置き、操業を行っていた。
- 37) 前掲15)、および、押本正氏よりの聞き取りによる。
- 38) 徳島県の出身者は、現在徳島県人会を組織している。マグロ漁船に乗っていた人とその家族を含め、108名の会員が存在する。昭和35年（1960）に城ヶ島大橋ができたときに阿波踊りで渡り初めをしたことをきっかけに結成されたという。三崎には他に千葉県人会と宮城県人会有り、それぞれ活動を行なっている。
- 39) 土井仙吉（1968）：日本漁業の地域的展開（続）と徳島県南部の遠洋出漁漁村、福岡教育大学紀要第二分冊社会科編、18、などによる。
- 40) 前掲39)。
- 41) 長崎、福岡を根拠地として展開される遠洋底引き網漁。主にタイなどを漁獲する。
- 42) この点に関して、前掲39)の論文では、阿南地方の中でも、日和佐以北の「上灘」が以西底引き、牟岐以南の「下灘」がマグロ延縄と、かなり明瞭な地域分化が認められるという指摘がなされている。
- 43) 神奈川県鯉鮪漁業協同組合組合史編集委員会編（1970）：『組合史』、神奈川県鯉鮪漁業協同組合、377～387。
- 44) 前掲39)。
- 45) 前掲39)。
- 46) 山村七蔵の息子が、大正9年（1920）より、乗組員として大黒丸に乗船していたということは判明しているが、それ以前に、いつからマグロ漁船経営を行っていたのかについては不明。
- 47) 前述の川島一太郎である可能性は高い。
- 48) 漁船乗組員の給料の分配方法で、基本となる単位。島山氏によると、全部の儲けから経費を引き、残りは「シブロク」で、船主6、全乗組員4に分けられたという。その後、乗組員が役職ごとに決められている分配率に合せて給料を受け取る。例えば「2人しろ」の役職であれば、本文の事例では1600円の報酬となる。見習いのカシキの時代は、一人前以下なので、「1人しろ」ももらえないということである。
- 49) 潮見俊隆（1952）：漁業労働関係の実態とその近代化—三崎鮪延縄事業の調査から、海上労働、5、にはマグロ漁船の乗組員構成が報告されている。事例の一つは個人船主の漁船の場合である。船主が徳島県海部郡牟岐町の出身で、26人いる乗組員のうち、20人が船主と同郷の牟岐町の出身である。さらにそのうち7人が船主と血縁にあり、機関長は船主の従弟、操機長は船主の甥という関係である。事例の二つ目は、会社の所有船であるが、船頭が牟岐町出身、船長は戦前からこの船頭のもとで働いていた腹心で、機関長が船頭の弟、甲板長が船頭の息子である。乗組員19人のうち、9人が同郷の牟岐町出身とのことである。危険と隣り合わせの海上では、乗組員同士、信頼のおける関係であることは、漁獲を上げる上でも、安全に航海する上でも必須の条件であり、そのことから、乗組員の構成は、必然的に地縁、血縁の濃いものになったと考えられる。
- 50) 島山氏の乗船していた大黒丸は、千葉県館山市の洲崎神社を「漁神さん」として大切にしていた。昭和10年（1935）頃までは、鳥居が見えるところで船を「ヨコタエ」（横に泊める）にすると、オカから

- 地元の漁師が神社のお札を持ってきてくれたという。
- 51) 四宮氏については、前掲39)の論文に四宮氏からの聞き取りがまとめられている。
- 52) 岡本完五(1959):徳島県牟岐町の漁村構造, 駒沢地理, 1。
- 53) 前掲5), 176ページ。
- 54) 前掲4), 6ページ。
- 55) 前掲4), 42ページ。
- 56) 前掲4), 177ページ
- 57) 前掲32), 16~17。
- 58) 前掲4), 188ページ。
- 59) 前掲4), 123・150・174・180・248ページ。三崎の観光は明治20年代初め, 山田顕義が別荘をかまえたことに始まる。その後三崎は, 海水浴などで有名となり, 学生を中心として多くの観光客が訪れた。滞在は比較的長期のものが多く, 下宿業が盛んとなった。しかし, 大正12年(1923)の関東大震災による地盤隆起により海水浴場を失い, 城ヶ島をはじめとした遊覧地に変容していった。
- 60) 博愛館編輯所編(1910):『東京近傍避暑避寒案内図』, 博愛館編輯所, 16ページ。
- 61) 前掲4), 158ページ。
- 62) 前掲4), 230ページ。
- 63) 松崎国松(1927):『みさき』第八版, 三崎名所発行所松崎商店, 48ページ。
- 64) 本報告では横須賀郵便局編纂「昭和10年4月1日現在神奈川県電話番号簿」と神奈川県電気通信部編「昭和24年12月1日現在神奈川県電話番号簿」を使用した。「電話番号簿」には電話所有者しか掲載されていないという資料上の制約がある。しかし, これらの資料には比較的規模の大きい商店のほとんどが記載されており, 三崎における商業のおよその動向を知ることができると思われる。
- 65) 大正14年(1925)発行「大日本商業別明細図」をみると, 臨海自動車・三浦半島一周自動車・三浦自動車などや東京湾汽船発着所がある。前掲4)によれば, 大正8年(1919)から魚のトラック輸送が開始された。このような時期に交通関連業が立地したことは魚輸送が船舶から陸上輸送へと変化する過程とも考えられる。
- 66) 前掲64)。
- 67) 『日本商工業別明細図 三浦市』は主要な商店を記載した地図である。この資料は全ての商店を網羅しているわけではないが, この資料を使用することにより, おおよその商業の動向を検討することは可能であると思われる。
- 68) 『三浦市明細地図』は悉皆調査による住宅地図であり, 資料的価値は高い。ただし, 店名の記載はあるものの業種が不明の場合がある。業種が不明の場合にはその他・業種不明の店舗と分類した。
- 69) 船員組合での聞き取りによる。
- 70) 『鮭延縄漁業労働調査』(1950)は昭和24年(1949)12月1日~7日に三崎に入港したマグロ延縄漁船とその船員を対象として行われた調査をまとめたものである。
- 71) 詳しくは第IV章第1節の島山氏への聞き取りを参照。
- 72) 佐久問書店での聞き取りによる。
- 73) 杉山洋品店での聞き取りによる。
- 74) 花暮で八百屋を営業していた三富氏への聞き取りによる。
- 75) 三富染物店での聞き取りによる。
- 76) 本来「仕込」という言葉は, 「仕込制度」などの形で, 漁業集落に特徴的な経済制度を表す学術語彙として使用されてきた。竹内利美編(1968):『下期他の村落社会 産業構造と村落体制』未来社, 120~122では, 「仕込制度」を, 馬場進八「部落慣行並制度」からの引用で次のように定義している。「概して海岸地方の交通不便の地, 主として漁村部落に発生, 生育せしめられる不文律経済制度である。該制度は子分たる漁労者と親分たる仲買人との間に取結ぶる不文律(慣行的)取引制度であって, 漁労者は漁獲水産物の半加工品或は製造品を売却のために仲買人の手に渡し, 仲買人はその代価の全部を即時支払うことなく, これの清算を保留し, 生活必需品を漁労者の需めに応じて供給し, 或は当座必要の小額金品を支払うものである。即ち, 交換の間に即時には貨幣的媒介手段を省略した一種の物々交換に類似せる信用制度であって, 交換は悉くその時期の入札による相場の貨幣価格に換算してなされるものであって, 全部の清算は年度末の差引計算をもってなされる。親方はこの交換における利鞘を収入とする」。
- 77) 磯部商店での聞き取りによると, その11軒とはウミヒコ・ヨコハマヤ・小川商店・緑屋・第一船舶・ニッカツ商事・漁業協同組合・カネシロ・カネフク・磯部商店・宮沢商店であったとのことである。
- 78) 前掲70), 64ページ。
- 79) 磯部商店での聞き取りによると, 船頭(漁労長)が自分の下で働く船員達に, 自分の行きつけの「仕込」を紹介したり連れてきたりすることがよく見られたという。
- 80) 公けに仲介・斡旋を行なうことは, 職業安定法に触れるので, 信用の上の紹介として認識されていた。