

地方都市交通構造の実証分析

——能登灘浦沿岸漁村の漁業と交通（その四）——

大坪 省三

われわれが今日の日本の交通に目を向けると、さまざまな激しい動きと変化、さまざまな険しい問題、さまざまな政策や提案等をたちどころに視野の中へ納めることができる。そうした現代的課題の解明が交通経済学や交通地理学、都市工学、住民運動論あるいは歴史学や民俗学等においてそれぞれの立場から進められている。だが、社会関係の存在を背景に持ち、社会過程の一つたるこの交通に関する社会学的研究は従来必ずしも十分に行なわれてきたとは言い難い。そうした中で、交通に関する社会学的研究を標榜したものに次のような論稿がある。

アメリカの著名な社会学者、C. H. クーリーはその『社会組織論 (social organization)』(1909)の中でコミュニケーションの概念を「それをとおして人間関係が存在し、発展するメカニズムが意味されているのである。……それは表情、態度、身振り、声の調子、言葉、文章、印刷、鉄道、電信、そしてその他なんであろうと、空間と時間との最近の成果がふくまれている」と規定し、「相互交渉の発展が社会の発展様式においてもつ意味」を交通論というより殆どコミュニケーション論として論じている（同書56頁、59頁、大橋幸・菊池美代志訳、青木書店、1970年）。

クーリーのそれに先立つ1894年の“The Theory of Transportation”が「実質上すぐれた社会学的研究に属する」とする早瀬利雄はその「交通社会学の基本問題」（『堀光亀先生還暦記念交通論集』同文館、昭和14年所収）の中で、上述クーリーの社会学的交通概念を高く評価し、そして交通社会学をして「交通に関する研究の総論的地位に

該当するものとして建設」するよう提示したが、それを実現するには至らなかった（同書525頁、522頁）。早瀬はまた「社会関係そのものが交通研究の対象となるのでなく、ここではかかる関係の維持発展の媒介的条件となる移動乃至伝達機構のみが問題なのである」（同書536頁）というが、媒介項のみに注目して果して社会学的研究となりうるか疑問の残る所であった。

のちに『交通における資本主義の発展』（岩波書店、昭和28年）を著した富永祐治もまた「交通社会学への道——クーリー交通理論に因んで」なる論文で、交通に関する社会学的研究の視角を提示している（『交通学の生成』日本評論社、昭和18年所収）。富永はマックス・ウェーバーの社会的行為、社会関係等の概念を下敷として、「私達の概念する交通も、先づかやうな社会的行為としての移動行為を意味しなければならない」とし、「移動行為に関連して起り得べき〔4種の〕対人関係の態様を吟味」しようという。その一は「移動行為の目的又は動機において措定された対人関係」、すなわち「交通を媒介として成立する社会関係」。その二は「交通行為において成立する社会関係」で、「交通給付の供給者と需要者との行為における相互的対向によって成立する社会関係」。その三は「同一の交通手段の利用者達の間」に成立する「社会関係」。その四は「交通給付の供給が組織的に行はれる場合にはその組織の内部においても〔成立する〕社会関係」である（以上同書504頁）。極めて示唆に富んでいるが、その四の社会関係はむしろ経営社会学ないし労働社会学において取扱われるべきものであろう。その三の社

会関係は頻繁に見られるものではないが、通勤者同盟や利用者組合など見逃せぬものがある。社会学的研究上重視すべき社会関係はその一とその二のそれぞれである。なお、これら4種の視角からは、今日の住民運動の一因をなす交通関係の諸問題、たとえば騒音、排ガスに悩む住民の問題を必ずしも視野に納め切れぬことを留意しておきたい。

最近出版された大久保敦彦の『交通社会学序説』（学文社、昭和51年）は、この点「交通社会と環境政策」なる章を設けているが、全体として交通に関する実証研究を志すというよりも、自動車に関する持論の主張に留まっている。

交通に関する社会学的研究の視角として筆者は先に次の4つの視角を提示した（本紀要第4・5号139頁）。字句を若干修正して再掲する。

視角1「いかなる人や集団・組織が、その生活上あるいは経営上いかなる交通を必要としているか」

視角2「それに対して、いかなる人々や組織によって、いかなる交通手段がどのように用意提供されているか」

視角3「そして、その必要とされる交通はどの程度に充足されているか」

視角4「かくて、必要とされた交通が充足されたのち、いかなる事態が生じるか」

視角1および4は、前記富永のその一「移動行為の目的又は動機において措定された対人関係」に対応し、視角2はその二「交通行為において成立する社会関係」に対応する。富永の提示した4種の視角のうち、上記視角3に見合うものはない。なお、前記富永同様、筆者も交通事故や交通に係わる住民運動を内含するための視角は未だ用意できていない。

そしてこれらの視角にもとづく実証研究の方法として、地域的研究と歴史的研究とが不可欠であることを述べた（拙稿「交通に関する社会学的研究方法序説」『茨城女子短期大学紀要』3、1973年所収）。本稿は視角1とこの二つの研究方法を用いて、一地方都市の交通構造の一環を明らかにすべく、ある漁村の漁業経営とそれに必要な交通へ目を注ぐものである。

ところで、視角1の「交通の必要」という言い

方に近いものに、トリップ調査における交通目的や発生交通なる用語がある。

都市計画のために行われる交通調査は、一地点の通過交通量調査から、起終点（OD）調査を経て、トリップ調査へと進展してきた。通過交通量調査とOD調査が現に移動中の車輛や通行人を調査対象とするのに対して、トリップ調査は世帯や事業所を訪問して、その世帯成員や事業所が必要とした交通を訊ねるものである。そのトリップの概念は、たとえば大規模な調査であった広島市の都市交通調査では「ある地点からある地点までの、目的をもった人または自動車の動き」と定義され、人の動きの場合をパーソン・トリップ、自動車の場合を自動車トリップと呼んでいる（広島市都市交通問題懇談会編『広島の都市交通の現況と将来』大蔵省印刷局、昭和46年所収）。

このトリップ調査で発生交通というのは、そのトリップの起点を指すものであり、集中交通なる対語が用意されている。筆者のいう交通の必要は、いわば交通の発生源へ遡ろうとするもので、この発生交通の概念とは異なる。むしろ、トリップ調査における交通の目的なる用語に近い。上記の広島調査では、次のような交通目的を予め設定し、回答者にそのいずれをある一日必要としたかを問うものであった。

1 出勤、2 登校、3 帰宅、4 買物、5 社交、レクリエーション、散歩、6 業務、7 食事、8 私用、9 帰社、帰宅、10 その他

他都市のトリップ調査でも、予め設定された交通目的はこれと大同小異である（『都市交通講座4・市民生活と交通』鹿島出版会、昭和48年、第二章参照）。

この交通目的から、ある交通の必要な所以をおおよそ伺い知ることができる。ただしそれはあくまでも概要であって、たとえば、何故に食事のための交通が必要なのかを明らかにするものではない。

広島をはじめ富山、下松、川口などすでにいくつかの都市で行われたトリップ調査からわれわれは多くのことを学ぶことができる。しかし、都市計画等、政策立案を前提としたこれらの調査は未だいくつかの限界を有している。ひとつは、未だ大づかみの調査であるために、交通の目的が了め

十数項目に設定されてしまっていることである。思いがけぬ目的や少数事例の交通目的は調査結果表から抜け落ちてしまっている。生活に即して交通を捉えようとするのであるなら、多面的な生活のそれぞれのディテールに即した交通形態を理解しておかねばならないと思われる。たとえば、上記の広島調査では、乳母車や車イスによる交通は視野の外に置かれている。

ふたつは、通過交通量調査に比べれば、トリップ調査は交通の質をはるかに詳しく把握しているのだが、なお、その交通が必要とされる社会的文脈を十分に捉えるに至っていないことである。たしかに、上記広島の世帯訪問によるトリップ調査では、交通の目的のほかに、性、年令、続柄、職業、年収、居住地など、世帯ないし個人の属性を調査項目に加え、それらと諸属性トリップ数との相関を分析している。とはいえ、それはそこまでに留まっているのであり、地域社会構造の中に交通の必要を位置づける作業は殆ど手付かずである。まして、それぞれの交通（トリップ）が必要であった所以を歴史的に位置づける作業はそのプログラムさえ示されていない。この点、歴史学における交通研究には、深く社会的文脈の中で交通を把握したものを数多くみることができ、学ぶ所が多い（たとえば『明治大正郷土史研究法』朝倉書店、昭和45年中の、古島敏雄「鉄道の建設と交通網の再編成」は郷土交通史研究のための積極的な提案である）。

さて、以下記述するものは能登灘浦沿岸漁村の生活と交通に関する一連のモノグラフ・レポートの一つである。当地では、漁獲の運送ほか、漁業用資材の購入、漁業資金・漁業技術の導入等のために、最寄りの町場たる七尾市や氷見市との間にかなり頻繁な交通を必要としているが、とくにその漁獲運送について、その交通をどのように必要とするかを、漁業経営に即して理解を深めようとするものである。

石川県七尾市にあって富山湾に面する能登灘浦沿岸の漁村、北から江泊、白鳥、百海、庵、虫崎の村々は古来鰯定置網を主柱として生きてきた。農業は、村々の背後に山が迫るので農耕地そのものが狭い。近年は町場たる七尾やその南隣の機業

町へ通勤する者が急速に増え、そうした通勤者のいない家は数少なくなった。そうであっても、当地では漁業、ことに上記の村々が連合して経営する「岸端鰯大敷網」が生活の主柱であることに変わりはない。七尾へ通勤する青年が将来漁業へ転じる可能性を予測しているのも一つの証左である。

この能登灘浦に続く越中灘浦の鰯定置網漁業については、すでに山口和雄がその「近世越中灘浦台網漁業史」（『日本常民生活資料叢書』第12巻、三一書房に再録、昭和14年発表）で詳しく論じ、また中野卓は上記の村々の社会構造と鰯網の関連について十篇近い論文を発表している（たとえば松島静雄・中野卓『日本社会要論』（東京大学出版会、昭和33年）中の第三章第三節）。また若林喜三郎の『石川県の歴史』（北国出版社、昭和45年、第4章第4節）や、『七尾市史』（同史編纂委員会編、七尾市役所、昭和49年）所収田川捷一の「商工業と所口港」等にも当地の漁業に係わる事柄が論じられている。これらの論文によってわれわれは近世から大正期頃までの当地の漁業経営と漁獲運送の概要を知ることができる。しかしなお渇を癒せない。自動車利用が一般化した今日の漁獲運送については言及されておらず、また当地漁業の花形たる鰯定置網に多くの頁が割かれていても、より小規模な漁業については多く語られていないからである。

江泊から虫崎に至る灘浦沿岸漁村で今日営なまれている漁業は、その漁法と規模から次のように区分できる。

1・岸端：江泊から虫崎までの村々で経営操業する「岸端鰯大敷網」。庵に事務所を置き、白鳥地先に二統の大型定置網を卸す。かつては魚の少ない夏期に網を上げたが、化繊漁網導入後は通年操業である。

2・部落網：ほぼ各村々単位で経営操業する大型定置網。といっても岸端に比べ磯寄りで漁夫数も少なく、中規模の定置網。「庵定置網」「百海定置網」「白鳥定置網」「江泊大敷網」がこれに当る。岸端同様、出資制の任意組合である。

3・自営漁業：一軒ないし二～三軒共同による小規模の漁業である。漁法には部落網よりさらに磯寄りの小型定置網（コアミとかモッタリ

アミと呼ばれる)と、刺網、延縄、一本釣、蛸壺などコショウバイと呼ばれるものがある。岸端や部落網では経営陣と漁撈者群が分化しているのに対し、一ないし数人で一切の役割を担っている。

4・その他の網：規模は部落網と自営漁業の中間にあり、個人ないし数人出資の小型定置網ながら数人の漁夫を雇入れる。庵の「石垣共同網」江泊の「青木網」などがある。また、百海の自営漁家数軒が共同経営する「百海鱈刺網」もこの部類に入る。

当地のこれらの漁業では、いずれも殆ど生魚で出荷する。当地に冷凍設備はなく、加工業者もない(かつて塩鰯出荷があったというが)。魚市場に遠くないことがその理由と思われる。生魚出荷の場合鮮度保持が肝要である。鮮度の良し悪しで魚の売り値は大きい差が出る。したがって生魚出荷の迅速化のため種々努力の払われることが想定される。

さて、当地における漁獲の出荷先と漁獲運送方法は、上記の漁業経営体毎に異なっているのである。そして漁獲運送方法は種々変遷してきているのである。その概況は次のとおりである。

岸端：主な出荷先は石川県漁連七尾支所と氷見販売漁協連。出荷量はおよそ4対6の割合。昭和5年岸端結成以来、自前の動力船＝魚積船で海路七尾か氷見へ運んだ。共に海上およそ5里約3時間、やがて速力が増して2時間たらずとなった。当地に動力船が導入されたのは大正3年で、それ以前の運送方法は猟船のろこぎ押送るか、漁師の妻たちによる担送であった。ろこぎなら七尾氷見共約5時間、肩担ぎなら七尾へ山越え3里約3時間であった。

今日、岸端の漁獲は自前の4トン積トラック3台で運ばれる。昭和46年以降次々と導入されたのである。七尾へ15分、氷見へ35分となった。

部落網：百海定置網に動力船が導入されたのは昭和15、6年のことで、それまでは富山の商人が動力船でやって来て、沖合いで魚を買っていったという。先の担送も併用されていたと思われる。昭和38年借入れた動力魚積船は2トン半3人乗り、七尾まで1時間20分、氷見まで2時間で行った。出荷割合は昭和42年当時七尾漁連市場4割、

氷見市場6割というが、昭和49年次の出荷割合は七尾2割弱氷見8割強であった。

百海定置網も岸端に続いて自家用トラックを導入した。また庵、白鳥、江泊の各部落網も翌昭和47年へかけてそれぞれ自家用トラックを持つに至った。

自営漁業およびその他の漁業：刺網、延縄、一本釣など小規模な漁業も鰯網とならんで古くから営なまれてきた。その漁獲出荷先や運搬方法は未だ十分明らかでなく、昭和5・6年頃より自前の動力船を持つ者が現われたり、七尾から崎山半島を廻って当地浦々に寄港する沿岸定期船が就航するまでは、主として七尾作事町の魚問屋街へ漁師の妻たちが担送したもようである。動力船が出現してのちも、その漁獲運送には種々難儀であったという。そこへ昭和33年に至り、庵部落の石垣邦光とその義弟大森徳蔵のトラックによる漁獲の受託運送が始められた。氷見出荷担当の石垣は採算に合わずやがて手を引き、以後今日まで大森が当地の自営漁家の魚を七尾作事町の魚問屋へ運んでいる。たまに、注文があれば氷見へ運ぶこともある。

そして昭和40年代後半に至り、こうした自営漁家の中に自家用車を持ち、その漁獲を主に氷見へ自送する者が現われたのである。

以上、七尾より氷見市場へより多く出荷されるわけは、氷見市が富山や高岡という消費地を近くに持ち、また市内に加工業者が多く、一般に魚の値が良く出るためである。

概括すれば、漁獲運送方法は、ろこぎと肩担ぎの人力そのものによる長い時代から、大正昭和初期にかけて動力船の時代に入る。が、その動力船時代も昭和33年トラック運送に一部肩代りされ、昭和40年代後半に至り、ほぼ全面的に自動車時代へと展開したのである。それらは同時に所要時間の著しい短縮でもあった。

以上、能登灘浦沿岸漁村における漁業経営と漁獲の出荷運送について概観したが、以下百海鱈刺網組合の漁撈および漁獲出荷状況を、新に入手した資料に基きできるだけ具体的に明らかにしたい。それは、一口に七尾市交通構造の一端を漁獲運送が占めるといっても、具体的にそれがどのよ

第1表 百海部落世帯分類

(昭和50年1月)

	主たる稼ぎ手が 一世代の世帯		同 二世代の世帯		計
K：岸端鰯大敷網従事世帯	K ₁	10	K ₂	10	20
L：百海定置網　〃	L ₁	5	L ₂	6	11
M：自営漁業　〃	M ₁	3	M ₂	4	7
N：その他の世帯	N ₁	10	N ₂	7	17
計		28		27	55

うな内容を持つかを明らかにする基礎的データであり、また先の山口和雄や中野卓など先学の労作には未収録のデータである。微細なデータであるが、これまで述べてきた筆者の枠組の一部を埋める不可欠のデータである。

この百海部落55戸をその主たる稼ぎ手の職業によって分類すると上表の如く4種に大別できる。K、Lには小型定置網を営なむ家が4戸あり、またK、L、Nの家で時に沖へ出て魚を獲る家は少なからずある。そして昭和50年次にはM＝自営漁家のうち5戸が百海鰯刺網組合を形成し（ただしうち1戸は療養のため休漁）、他の2戸はそれぞれ刺網等を営んだ。

さて、当年4戸の自営漁家が操業する鰯刺網の主たる漁獲＝マダラは格別な魚である。その刺身はまことに美味で鰯より珍重される。しかし鮮度が落ちるとアンモニア臭がしてくるので、生魚の遠方出荷は無理で、多くは七尾一円で消費されるか干鰯に加工して出荷される。水揚げ地百海港での浜売りも少なくない。

さて、昭和50年次の「百海鰯刺網組合」のメンバーは、百10赤岩助市（屋号助宗）、百41広沢武男（市助）、百42高橋祐次（弥平）、百43広沢広行（三右エ門）と病気休漁中の百14富田芳男（太郎平）の5戸であった。昭和40年の調査時には百10、百41、百43、百14、百18、百30、百34、百44の計8戸による共同経営であり、各船主が船と人手を出すほか数人の漁夫を雇入れる程の規模を有していた。それが6年後の昭和46年には上記5戸と百44の6戸に減少していた。船主死亡2名、脱退1名の減と高橋祐次加入による変化である。翌47年百44広瀬紫朗も脱退した。50年次は富田芳男不参

加のため、結局冒頭4戸による操業となった。この間、七尾等へ通勤する者が増え、人手が集まらなくなり、人を雇入れることができず、船主達のための操業となった。

この4戸の家族構成、漁業従事者、所有動力船および自家用車を示そう。

<百10赤岩政則家> 当主政則56歳（昭和50年末）、妻ふさの52歳、長男政人29歳の3人が自営漁業従事。妻の母71歳畑仕事、長男妻29歳七尾の魚加工業「杉与」へバスで通勤。長男の長男5歳庵保育所で計6人。先代より使用の木造動力船恵比寿丸17馬力と船外機付のFRP（ガラス繊維混入の強化プラスチック）伝馬船1隻。49年夏1年半ほど乗った軽トラックをやめてライトバンを購入。運転免許証は長男政人が昭和43、4年頃取得。七尾出荷分の漁獲は作事町魚問屋「高松」へ殆ど出荷。政則は漁業技術の改良に余念がない。

<百41広沢武男家> 当主武男52歳、長男武志29歳が自営漁業従事。当主妻49歳七尾から国鉄で3つ先の良川の「良川サイジング」（機織工場）へ会社のマイクロバスで通勤。長男妻27歳七尾「能登病院」の看護婦。その長男5歳庵保育所。二男2歳、三男1歳で計7人。FRP動力船加徳丸23馬力と10馬力の木造船を所有。ライトバンを買ったばかり、長男が運転する。七尾の出荷先は山田。

<百42高橋祐次家> 当主祐次34歳自営漁業従事、妻秀子35歳七尾「カワラ金属」へバス通勤、延縄漁と風の強い日の刺網漁に従事。母60歳家事と農業。二女一男は有磯小5、3、1年生。FRP動力船海祐丸所有。自家用車なし、将来購入の予定。祐次は少年時代より漁業に興味を持ち、中学

卒業と同時に赤岩政則の船に乗って修業した。雇われの身でない自営漁業が好きだという。七尾の出荷先は政則家と同じ高松。

＜百43広沢広行家＞ 当主広行50歳は先代三右エ門ともに自営漁業に従事していたが、先代は49年2月死去、同年夏場は高岡市の宮下組土工に出たあと自営漁業に専念。妻は45年に死去。母74歳家事。二女22歳七尾「長野ポンプ」事務員でバス通勤、家事もやる。長男17歳^{はくい}羽咋工業高校3年生、土木業界を志望。計4人。動力船広栄丸10馬力と伝馬船1隻所有。長男オートバイ所有、普通免許も歳が来たらすぐ取る予定。二女も免許を取りたいという。七尾の出荷先は丸ヨ。

これらの家々が各自準備した鱈刺網（50年次の網仕込み代約7万円）を持ち寄り、白鳥部落から佐々波部落までの地先、水深150尋前後の海の比較的底近くに張る。50年次のこの刺込みは1月11日だった。数日置いてから水揚げを始める。真冬の早朝6時頃、2～3隻の船と3人の人手を交替制で出し、30分程で漁場に着く。幾張もの刺網を揚げては網に刺さった鱈などの魚とゴミをはずし、再び網を仕卸しながら進む。ようやく午後2～3時頃百海の船溜りへ戻ってくる。漁獲は一部浜売りのほか、魚箱に入れて道端に置いておく。ほどなく大森徳蔵が午後の集荷にやってきてそのトラックに鱈刺網の魚箱も積み込み、七尾作事町の魚問屋街へひた走る。11軒ある魚問屋のうち、百海鱈刺網組合として一括して特定の店へ卸すというのではなく、4戸の家々のほぼ固定した出荷先、「高松」「丸ヨ」「山田」のうちのいずれかへ出荷される。石川県漁連七尾支所や氷見販売漁協組の市場へ出荷されることもある。三店への出荷はほぼ等分になるよう配慮するが、「山田」は魚問屋の中でも「山成」と並ぶ大手となったので、鱈はともかくカニなどの小物の値が良く出ず、出荷をやや手控えるようになった。出荷先の選択決定は勿論船主達が行ない、大森は指定された出荷先へ卸していくだけである（魚箱には船主の屋号のほか、魚問屋名も黒々と記してあるので一目で判る）。

漁連のセリは朝夕二回だが、作事町の方は朝一回だけなので、大森トラックが夕方運んできた鱈刺網の漁獲は、出荷先の魚問屋で一晩保管され、

第2表 百海鱈刺網日々出荷表 (昭和50年)

出荷日	〔3月〕	〔2月〕
1日	13 タ 78 ヨ	19 ヨ 9 タ
2	√ (沖休)	√ (沖休)
3	20 山 45 タ	23 タ 44 ヨ
4	(沖休)	66 山
5	(沖休)	19 漁連
6	35 タ 52 ヨ	32 漁連
7	計 2,494千円	30 漁連
8		26 タ
9		√ (沖休)
10		56 ヨ 45 タ
11	刺込み (1月)	16 山
12		49 タ
13		23 タ 9 氷見
14		22 ヨ 12 氷見
15	〔1月〕 1 ヨ	51 氷見 12 タ
16	63 ヨ 72 タ	√ 34 氷見魚芳 15 山
17	(沖休)	57 氷見 36 タ
18	31 ヨ 55 山	19 ヨ 9 ヨ
19	√ 138 タ 90 ヨ	16 ヨ 47 タ
20	9 タ	16 ヨ 15 タ
21	88 山	22 山 11 ヨ
22	42 ヨ	21 タ } 慰労 23 会
23	59 タ	√ (沖休)
24	24 山 78 山	59 ヨ
25	(沖休)	21 山
26	√ 91 タ	32 タ
27	39 山	48 ヨ 2 ヨ
28	67 ヨ 22 タ	(沖休)
29	59 ヨ 70 タ	×
30	39 山	×
31	16 ヨ 61 タ	×

注) タ=高松 ヨ=丸ヨ
山=山田 漁連=漁連七尾支所
氷見=氷見販協 √=日曜日
手取販売高、単位千円

第3表 百海鱈刺網操業率推移

期 間	沖 休 み	操 業 日	操 業 率
昭和47年（1月9日～3月2日）	54日	— 17日 = 37日	(0.69)
〃 48年（1月9日～3月10日）	61日	— 18日 = 43日	(0.71)
〃 49年（1月27日～3月11日）	44日	— 17日 = 27日	(0.61)
〃 50年（1月16日～3月6日）	51日	— 9日 = 42日	(0.82)

注) 操業率＝操業日／期間日数

第4表 高松商店仕切書例

百 海 鱈 刺 殿			(昭和50年 1 月30日 セリ)		
品 名			数 量	単 価	金 額
赤	カ	レ	2.4k	700	1,680
ア	ン	コ	1 ツ		3,000
ス	ケ	ソ	3.5	150	525
ア	ン	コ	1 山		1,500
毛	カ	ニ	3 ツ		2,000
ノ	ド	ク ロ	2.2	400	380
バ		ク	1	400	400
カ	レ	ナ メ タ	2	250	500
ホ	ッ	ケ	山		150
水	カ	ニ	2 ツ		300
タ		ラ	16.1	1,000	16,100
	〃		20.8	800	16,640
	〃		8	700	5,650
	〃		19.6	550	10,780
	〃		22.3	500	11,150
	〃		8.5	450	3,825
	〃		5.0	300	1,500
計					77,030
手 数 料			5,390円 石垣	1,600円 差引	70,040

注) 手数料率は7%。石垣とは「石垣自動車」すなわち大森トラックへの運賃分。

第5表 百海鱈刺網出荷先別売上高推移

	昭和 47 年			昭和 48 年			昭和 49 年			昭和 50 年		
	売上高	構成比	出荷回数	売上高	構成比	出荷回数	売上高	構成比	出荷回数	売上高	構成比	出荷回数
浜 売 り	65,440	4.4		96,210	5.5		29,800	1.8		264,570	9.6	
七尾魚問屋	1,432,549	95.6		1,499,651	85.9		1,650,571	98.2		2,250,819	81.6	
内（高 松）	（ 574,795	40.1）	18	（ 556,091	37.0）	18	（ 711,362	43.1）	16	（ 949,822	42.2）	22
（丸 Ⅲ）	（ 436,602	30.5）	13	（ 533,314	35.6）	15	（ 856,749	51.9）	17	（ 819,610	36.4）	22
（山 田）	（ 421,153	29.4）	13	（ 410,246	27.4）	15	（ 82,460	5.0）	2	（ 481,387	21.4）	12
漁連七尾支所	—			—			—			81,263	2.9	3
氷 見 市 場	—			150,432	8.6	3	—			162,305	5.9	5
合 計	1,497,989	100.0	44	1,746,293	100.0	51	1,680,371	100.0	33	2,758,957	100.0	64

翌朝のセリにかけられる。近年、漁連も魚問屋も日曜日はセリを休むので、日曜日出荷分は土曜日出荷分と合せて月曜日のセリにかけられる。したがって月曜日のセリ市扱い量は他の曜日より多いと思われるが、たしかに、昭和49年11、12月中漁連の曜日別平均売買額は、次のように月曜日は2～10割方多かった。

月 300万円 木 182
火 184 金 257
水 155 土 177

さて、百海鱈刺網は冬期1～3月に操業されるというが、実際どのように操業されているだろうか。当刺網組合のノートによれば、第2表に示すごとく、必ずしも連日操業するのではなく、また一定の日に休むというのでもない。できるだけ沖へ出るが、大時化、起舟祭、慰労会の日などはその都度休んでいる。昭和50年は1月15日から3月6日までの51日中、沖休みは計9日、差引き42日が操業日だった。操業率82%となる。近年の操業率は第3表のごとくで、50年はことさらよく沖へ出たことが判る。そしていうまでもないが、沖休みの日は漁獲出荷運送の必要が生じない。

この鱈刺網で獲れる魚は勿論鱈だが、このほかにも高松和吉商店仕切書の例にみるごとく、種々の底魚がかかるのである。カニは鱈刺網で獲ってはならぬが、獲れたものをわざわざ海へ放つことはしない。

第2表の数値は、その日に出荷した漁獲が然る

べき出荷先でその翌日（土曜出荷は翌々日）のセリ値から市場手数料（作事町魚問屋7%，漁連5%，氷見販協3.5%）と大森トラック（石垣自動車）の運賃（魚箱1箱100円）を差引いた手取り額である。手数料は定率制、大森の運賃は荷姿個数制である。1日平均の水揚げは約6万円、多い時で10数万円、少ない時で1万円前後と若干の漁期内不定性が見られる。

昭和47年より50年に至る出荷先別手取売上高を第5表に示そう。その総額は年々かなり異なっている。49年は168万円で前年より少なく、一方50年は276万円で大差がついた。鱈は毎年回遊してくるというものの、その魚影は微妙に異なり、当ればよく、はずれば赤字になりかねない年毎の不定性を秘めている。このことが定収入をもたらす職種へ漁夫を転向させる一因となっている。

第5表の出荷先別売上高の基礎となる、日々のお荷先別売上高状況は第2表に示されていた。すなわち、日々のお荷先はいわばバラバラである。だがこれを秩序立てて説明してくれるものに、第6表に示す48年次の舟出番記録がある。

この年は5軒7人が参加し、日々2～3隻に分乗して操業した。5軒5隻から交替で3隻を出す、その舟出番をみれば、各家の舟出し回数は23～25回とほぼ均等である。その組合せは10通りの可能性があるが、同表下段の5通りに集中していた。漁獲は、船を出した家の中の1～2軒のほぼ固定したお荷先へお荷されているのである。そう

第6表 昭和48年百海鱈刺網舟出番

<1 月>	助 宗	太 郎 平	弥 平	市 助	三右エ門	計	売 上 高
⑥日	√=休	○	○	√	○	○○○	刺込につき 漁獲なし
7	√	√	√	√	√		
8	√	√	√	√	√		
9	√	○山箱 田7	○	√	○	○○○	26千円
10	√	√	√	√	√		(沖休)
11	○	√	○	○	√丸箱 ヽ7	○○○	36
12	√	√	○高箱 松3	○	√	○○	14
⑬	○高箱 松6	○	√	√	○	○○○	19
14	○	○山箱 田8	√	√	○	○○○	40
15	√	√	○高箱 松7	○	○	○○○	34
16	√	√	√	√	√		(沖休)
17	√	√	○	○	○丸箱 ヽ13	○○○	50
18	√	√	√	√	√		(沖休)
19	○	○	√	○山箱 田13	√	○○○	46
⑳	○高箱 松12	○	√	○	√	○○○	31
21	√	○	○	√	○丸箱 ヽ7	○○○	20
22	√	√	√	√	√		(沖休)
23	√	○山箱 田14	○	√	○	○○○	36
24	○	√	○高箱 松12	○	√	○○○	40
25	√	√	√	√	√		(沖休)
26	○	√	○	○山箱 田10	√丸箱 ヽ10	○○○	29+29
㉑	○高箱 松15	○	√	√	○丸箱 ヽ1	○○○	35+0
28	○	○	√	√	○丸箱 ヽ1	○○○	3
29	√	√	○	○山箱 田14	○	○○○	36
30	√	√	○高箱 松6	√	○	○○	10
31	○	○	√	○	√丸箱 ヽ15	○○○	53
3月9日まで 計	○=23回 高=9回 箱=101	○=23回 山=7回 箱=76	○=24回 高=8回 箱=65	○=25回 山=7回 箱=70	○=25回 丸=15回 箱=149	外に氷見=3回	1,637
組 合 せ	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	6回 9 7 6 7	

注) 別のメモでは3月10日にも高松、丸ヨへの出荷あり。

した出荷回数を家別に合算し、そして魚問屋別にみれば、高松17回、山田14回、丸ヨ15回とほぼ等しい。さらに表中附記された魚箱数を合算すれば、高松166箱、山田146箱、丸ヨ149箱とこれもあまりちがわぬ数となっている。このような割振りが意図的であったことは、三右エ門の欄で、船を出さぬ日に丸ヨ出荷が附記されていることで判る。なるべく均一にしようとしているのである。ただし、売上高でみれば第5表にみるように、山田商店の売上高が他の二店より若干少なかった。

同表で他の年次もみれば、高松と丸ヨの売上高が大差ないのに対して、山田のそれが不漁だった49年にことに低く、豊漁だった50年もかなり低い構成比であった。これは作事町魚問屋の中で、山田は山成商店と並ぶ大手仲買い業者となってきたので大量出荷の鱈は良い値が出るが、カニなど小物類の値がよく出なくなってきたので、均一化しようとしながらも評価が低くなったためである。

次に第5表中の浜売りに注目しよう。浜売りとは文字通り、百海港へ直に買いに来た客へ、水揚げしたばかりの魚を秤量販売するものである。魚はその買い手が持ち帰るので、水揚げ後の運送に鱈刺網組合としては何ら手を下す必要がない。かつては浜買いの仲買い業者が来ていたが、近年は消費者のいわば産地直買だけが見られる。こうした浜売りの売上高比率は数パーセントにすぎないが、49年不漁時には一層低比率となり、一方50年豊漁時には一割近くに達した。

ところで、浜売りは地元小売とも称されるが、どのような人々が浜買いに来たのだろうか。昭和50年1～3月に百海鱈刺網の魚を浜で直に買い求めた人は延69人、売上高26万5千円に及んだ。その延69人の浜売り記録を第7表に示すが、百海の人延43人で6割を越える。このほか、江泊の人11人、佐々波1人、七尾2人、行きずりの人（表中浜ウリ）5人、その他7人であった。別の年には白鳥、庵、虫崎、中村など近辺の村々の人々も買い求めていた。仲買業者はおらず、また買い求める人のいない日もあって、浜売りは漁獲販売の主要な道筋ではないことが判る。しかし他面では、生鮮食料品店の無きに等しい百海部落にとって（それは近辺の村々も同様だが）、浜売りは鮮魚小売店と同様の機能を有していると言え

る。

百海の人延43人をいさ少し詳しく見ると、表中太字で示したように、当鱈刺網組合の家々が延18回も登場している。全体の4分の1に当る。鱈なら1本3キロ前後で3千円前後になるから、てんでに持ち帰ったのでは収拾つかなくなるし、漁獲はあくまでも4戸連合体の漁獲であるから、自ら力を出して獲った魚であっても、客として買い求めているのである。

当年鱈刺網から浜買いした百海の家々は16戸だった。これは百海の家数55戸にはるかに及ばない。年に一度のうまい鱈を他の多くの家々が食べぬはずはない。藤田肇家など最有力の家でさえ登場していない。そこで先に示した主たる稼ぎ手による家分類と照し合せてみると、第8表にみるように、この16戸には一つの相関がみられる。すなわち、百海鱈刺網の魚を浜買いした百海の家々は自営漁家ないし通勤者、雑貨店、大工などその他の家々であり、岸端鰯網や百海定置網に従事する家々は極くわずかだったのである。

そして岸端鰯大敷網や百海定置網でも、その漁連出荷分仕切書によれば、実はこの時期に少なからず鱈が獲れており、これらの網へ役員ないし漁夫として従事する者はその自網から鱈など浜買いしていると思われるのである。

さて、漁獲の販売によって得た売上金はどのように配分されたか。第9表精算表にみるように、まず売上高として、浜売り分と、問屋出荷分の売上高から手数料と運賃の差引かれた手取金とを合せた額が計上される。次にいわゆる水引きが行なわれる。組合として支出した諸経費（上記手数料、運賃、船網代を除く）をこの手取売上高から差引く。このため手数料と運賃は積算されていない。筆者の積算によれば、出荷売上高のうち、手数料合計は18万8千円6.7%、運賃合計は6万6千円2.4%であった。

この差引額を等分して、半分を漁夫労賃分（被傭者でないので労賃の語はやや不適切だが）、他を船網代に充てる。どの家もほぼ同等に船を出す。漁夫が一人の家もあれば二人の家もある。漁夫労賃分を当年の出漁漁夫数で割った一人当り漁夫労賃と、家数で割った一軒当り船網代、および船の馬力数にほぼ見合う油代モビール代とを合せ

第7表 昭和50年次百海鰐刺網浜売り

(○=日曜)

円					
○ 1月19日	百	与三平 (1)	タラ		1,000
20日	百	弥五右エ門	タラ	3.2k	3,200
24日		土本	小ダラ	2本	2,000
27日	百	善助	タラ	3.1	2,300
29日	佐	深見	コタラ スタラ	3.5 3.0	6,500
〃	百	柑子山 (1)	タラ	4.0	4,000
30日	百	助宗 (1)	コタラ スタラ	4.4 2.4	5,800
〃		水上	タラ	12.8	12,800
31日		浜ウリ	タラ		5,000
〃	百	市助 (1)	タラ	2.5	1,200
〃	水上	巻組	タラ	12.5	12,500
2月1日	百	助宗 (2)	タラ	15.9	12,700
〃	百	助宗 (3)	キジ	2.7	150
〃	百	宮本力	タラ	4.5	3,600
〃	百	三右エ門 (1)	タラ	2.4	1,800
〃		良川 (1)	スタラ	2.4	5,200
3日		中井	タラ	11.5	16,500
4日	百	弥平	タラ	3.0	2,100
5日	百	市次郎	タラ	3.0	1,800
〃	百	三右エ門 (2)	タラ	3.5	2,400
6日	百	助宗 (4)	タラ	3.0	2,100
〃	百	高木新 (1)	タラ	3.2	2,200
〃	七尾	瓦会社	タラ	14.7	14,700
7日		浜ウリ	タラ	3.5	3,500
8日	百	太郎平 (1)	タラ	4.0	2,800
〃	百	高木新 (2)	タラ	4.0	3,600
〃	百	三右エ門 (3)	タラ	6.3	3,700
〃		良川 (2)	タラ カニ2,サメ1	10.6	9,800
10日		浜ウリ	タラ	3.0	2,400
〃	百	助宗 (5)	キジ	13.5	700
〃	江	庄右エ門 (1)	キジ	1.9	1,100
11日	江	庄右エ門 (2)	小	2本	1,000
12日	江	楠 (1)	キジ	30本	2,100
14日	百	与三平 (2)	タラ	3.2	3,000
〃	百	久左エ門新(1)	キジ		1,000
15日	百	与三平 (3)	タラ	4.0	3,500
〃	百	市助 (2)	小タラ キジ	3.0 10本	1,400
○ 16日	百	市助 (3)	スタラ	2.5	1,200
〃	百	柑子山 (2)	タラ	3.0	2,600
2月16日	百	久左エ門新(2)	キジ		2,000
17日	百	助宗 (6)	コタラ	8.5	5,900
〃	百	助宗 (7)	スタラ	3.8	1,900
19日	百	三右エ門 (4)	スタラ タラ	2本 3.3	1,500
〃	百	市次郎 (1)	コタラ	3.1	2,850
〃	百	助宗 (8)	コタラ	4本 3.9	12,400
〃		浜ウリ	カニ		3,500
〃	江	三右エ門 (1)	キジ	30本	2,100
20日	百	柑子山 (3)	キジ		1,000
〃	百	助宗 (9)	キジ	5.7	570
21日	江	楠 (2)	コタラ	3.5	2,800
〃		浜ウリ	タラ		2,300
〃	百	与三平 (4)	コタラ スタラ	22.4 4.8	15,500
24日	百	五郎平 (1)	キジ		1,000
〃	百	鶴松 (1)	キジ		1,000 3,500
〃	江	楠 (3)	キジ	50本	3,500
25日	七尾	大浜テグス	コタラ	4.5	3,600
26日	百	鶴松 (2)	キジ		2,000
3月1日	江	庄右エ門 (3)	キジ	3.5	3,500
〃	百	田子ヤ	コタラ	3.0	1,800
〃	百	五郎平 (2)	キジ		1,000
3日	江	三右エ門 (2)	キジ	50本	3,500
〃	百	市次郎 (2)	キジ	14.0	1,400
〃	百	柑子山 (4)	小タラ	3.5 3本	1,300
6日	江	楠 (4)	キジ	30本	2,100
8日	百	助宗 (10)	キジ	50本	3,500
〃	江	楠 (4)	タラ		2,000
〃	江	和助	キジ	10本	700
〃	百	太郎平 (2)	キジ	50本	3,500
〃		良川 (3)	キジ タイ	5 4	600
計		69人			264,570円
ゴチックは鰐刺網組合の家					
百=百海 ()内の数字は登場回数					
佐=佐々波					
江=江泊					

第8表 百海鱈刺網の魚を浜で買った百海の家々

(昭和50年)

世帯番号	屋 号	回数, 家分類			
			百 2	久 左 エ 門 新	(2) N
百 10	助 宗	(10) M	百 34	鶴 松	(2) N
百 43	三 右 エ 門	(4) M	百 19	五 郎 平	(2) N
百 51	与 三 平	(4) N	百 42	弥 平	(1) M
百 30	柑 子 山	(4) N	百 3	弥 五 右 エ 門	(1) K
百 41	市 助	(3) M	百 45	善 助	(1) K
百 14	太 郎 平	(2) M	百 21	宮 本 力	(1) K
百 50	市 次 郎	(2) N	百 24	田 子 ヤ	(1) L
百 58	高 木 新	(2) N	計	16 戸	(42)

注), KLMNの区分は第1表参照。

第9表 昭和50年百海鱈刺網精算表

〔売上高〕	2,758,957円
内訳 (七尾, 氷見出荷分)	2,494,387
浜売り	264,570
〔水 引〕	172,040
(氷見温泉) 永芳閣 2月27~28日 (慰労会, 10人)	66,800
事務所代 (高橋祐次宅)	5,000
油 代 (動力船用)	80,700
助 宗 (赤岩政則家) 車代三回 (電車賃)	3,000
助宗取替 2月17日 (政人氷見行き取替)	1,150
刺込費用 2月11日 (清酒2升2,320円+菓子3,100円)	5,420
電 話	500
網上菓子	2,150
立替酒代 (弥平立替, 1月30日, 2月8日各1升)	2,320
公民館花代 (2月9日)	5,000
〔差引〕	2,586,097
漁夫当分 (6人分)	1,293,456
漁夫一人当り	215,576

注) ()内は引用者注。

第10表 昭和50年百海鱈刺網各家取分

助宗（赤岩政則家）				三右エ門（広沢広行家）			
円				円			
油	1.5缶	12,000		油	1.2缶	9,600	
モビール	5升	3,500		モビール	4升	2,800	
車代		3,000		魚夫		215,576	
取替		1,150		船網代		313,827	
魚夫(2)		431,152				541,803	
船網代		313,827		小買		9,400	
		764,629				532,403	
弥平（高橋祐次家）				市助（広沢武男家）			
円				円			
油	3缶	24,000		油	2.2缶	17,600	
モビール	8升	5,600		モビール	3升	5,600	
(酒4升, 電話, 事務所代)		10,140		魚夫(2)		431,152	
魚夫		215,576		船網代		313,827	
船網代		313,827				768,179	
		569,143		小買		3,800	
小買		19,100				764,379	
		550,043					
小計							
油代	7.9缶	63,200円	} 80,700				
モビール代	25升	17,500					
魚夫代	6人分	1,293,456		《政則, 政人, 広行, 祐次, 武男, 武志》			
船網代		1,255,308		《網代は30万円前後と思われる》			
取分計		2,643,754		《差引額+水引中の油代となる》			

第11表 百海鱈刺網漁夫、船網代推移

(単代千円)	昭和47年	48年	49年	50年
売上高	1,498千円	1,746	1,680	2,759
水引	132	115	127	172
差引	1,366	1,632	1,553	2,586
漁夫当分(差引) 2)	683	816	777	1,293
漁夫一人当	7人 98	7人 117	7人 111	6人 216
船網代	5軒 137	5軒 142	5軒 84	4軒 314
一漁夫一軒	234	258	195	529

て、各家の取分が第10表のように算出される。家々の同異点をこのような計算方法で処理しているのである。家々の取分にはすでに支出した経費や船の損料が含まれているが、当50年は好漁だったので、ますますの額であった。

昭和47～50年の売上高を第11表に示す。売上高に差があっても、水引額に大差はない。そして一軒漁夫当りの配分額をみると、昭和49年20万円足らずだったものが、翌50年には53万円と大差のついたことが判る。七尾への通勤収入にくらべてそれは不定性が強く、また岸端や百海定置の漁夫労賃のような最低保障制は採られていない。鱈刺網組合としての連続性はあるが、年々組み合う家が減っているので、売上げの一部を積み立てることもなされていない。

ところで、漁夫労賃の支払い対象は男ばかりであった。しかし妻身分の者も沖には出なくとも、鱈刺網のための仕事に何かと力を出している。そうした労力は漁夫労賃として認められず、また日当が出るのでもない。男の漁夫労賃と船網代の一部に含まれていると見なければならない。漁夫労賃は個人を単位に算出されるが、そのことを含めて、この組合は基本的には家業経営体の連合体とみなされるからである。ただし家業経営体とはいっても、働きうる家成員がすべて家業に専念しているのではなく、前述のごとく妻や娘が七尾方面へ通勤しているが。

この精算表からさらにいくつかのことが判る。

水引き中の各項をみれば、幾度か飲食の機会があった。1月11日、いよいよ鱈網を海中へ卸す刺込みの日、女衆も交えて酒と菓子が出た。1月30日、2月8日にも当年の世話役たる弥平宅で一杯飲んだ。2月11日の起舟祭には、岸端や百海定置でも漁夫たちが各自の船頭宅へ集まって飲食するが、当鱈刺網組合でも弥平宅で賑やかに飲食した。その際、百海定置網組合から酒2升とミカン1箱が贈られた。この起舟祭の飲食費約3万円は水引外の別会計である。また、前年7月30日の納涼祭の酒1升代もこの起舟費用に含まれた。納涼祭は翌年の漁期までの中間に、百海鱈刺網組合の結束が再確認される機会でもある。

そして漁期も終りに近づいた2月末に氷見へ行って一泊した。48年、49年には同じ頃和倉温泉へ行って一泊した。48年和倉行きの時は男ばかりだったが、氷見行きの際は10人で、男6人のほか、妻たち4人が加わったことを示している。女衆の日頃の手伝いに対して共に労ったのである。この時は土産もついた。3月初旬漁期を終えて網上げの際、そして決算の際も茶菓子が出た。

紙幅も残り少なくなったのでしめ括っていこう。

百海鱈刺網の従事者が通勤者の増加につれて減少したという聴取りを先に述べたが、昭和40年夏調査から50年末調査に至る間の従事者の変化は次のごとくであった。

この10年間の変化で、通勤化による直接の減少

第12表 百海鱈刺網従事者の推移

昭和40年		→	昭和50年	
百10	(2) 赤岩政則46才政人19才		(2) 政則56才，政人29才	
百41	(2) 広沢武夫41才，武志19才		(2) 武夫51才，武志29才	
百43	(2) 広沢三右エ門69才，広行40才		(1) (三右エ門亡)，広行50才	
百14	(1) 富田芳男33才		(芳男43才，加療中不参加)	
百18	(1) 広沢林吉68才 (博37才岸端漁夫)		(林吉78歳隠居，博岸端漁夫)	
百34	(1) 広沢信夫23才 (久一43才岸端漁夫)		(信夫33才冷凍車運転，久一土工)	
百30	(1) 白浜正幸41才 (一郎15才中学生)		(正幸亡，一郎25才七尾自動車会社通勤)	
百38	(1) 高橋健作37才	{二軒で一軒分}	(健作47才，百定漁夫)	
百39	(1) 東度栄一40才		(栄一50才，百定漁夫)	
百44	(2) 広瀬紫朗49才，輝明21才	{ “ }	(紫朗59才岸端漁夫，輝明31才百定漁夫)	
百42	(高橋祐次24才自営漁)		(1) 祐次34才	

注) () 内は鱈刺網従事者数

は百34広沢信夫のみであった。死亡や隠居，加療による減および岸端漁夫や百海定置漁夫への転出減の方がむしろ多かった。しかし，百30白浜正幸没後の跡継一郎は通勤者になっているし，また岸端，百定漁夫への転出は，他の家々の若年者，壮年者の通勤化と無関係ではなく，やはり通勤者増による鰯刺網従事者の間接的減少を認めることができる。

このように鰯刺網の従事者が減少しただけでなく，漁獲量も減少した。たとえば自営漁家富田芳男はこの10年間に3割から5割方減ったという。広沢武男はイカがいいが，タラやフクラギ（ハマチ）が減ったという。赤岩政則はタラが磯へ寄りつかなくなり，今では150尋以深に網を張らねばならないと述べている。しかし，漁獲量の減少にも抱らず，魚価が高騰しているので，漁業収入は必ずしも減少していない。

この漁獲量減少について，昭和33年以来の運送業者たる大森徳蔵は「（灘浦一帯の）網の数が増えた処へ，年中網を卸している。そしてイワシでもアジでも小さいのは昔は放ったものだが，皆取ってしまう。酒の肴用に，富山へ持って行けば（それら幼魚でも，五寸魚箱）1箱4，5千円に売れる。魚の育つ間がなくなってしまう，魚がよけい取れんようになってしまった。庵でも百海でも魚だけで喰っている者ないだろう（赤岩政則家は漁業専業だが）。一日4千円5千円獲れても，油は上るし物価は上るし資材はかかる。月に10万20万ではやっていけない。それでかあちゃんたちは勤めに出る」とその見解を述べている（昭和50年2月談）。

次に，出荷先たる七尾作事町の魚問屋については批判がないわけでもない。たとえば当旧北大呑村が七尾市へ合併した直後の昭和30年3月，前村長が市当局へ出願した「海産物荷受機関設置方請願書」は当地漁業にとっての出荷先の問題点を次のように指摘した。「従来七尾市周辺漁村民の要望来りしことは，能登内浦海区漁場に漁獲せる海産物が隣県の富山県氷見市並に新湊市場に輸送販売せるものを，七尾港に陸揚げ販売さるべきであると県水産課並に石川県漁連にも主張して来たので……あります。〔中略〕

七尾市は旧来より市内作事町に軒を並べて魚問

屋があって，市周辺の漁業者より持ち込まれる海産物を待ってこれを販売し，一定のマーヂンを引去り，残金を漁業者に支払うのみで祖先代々遺伝的特権商道観的であります。今や漁業経営体も一大変革し，大量漁獲の方法に大希望的設備を以て為さざれば漁業経営も仲々容易でない……ので，現代に則して荷受機関を整備すべきは当然であると信じます。然るに旧態その儘の状態を以て取引されるために，大量漁獲物は全てを上げて富山県へ遠く輸送され……る現状であります。只七尾市に於ては，矢田新波止場に……漁連と称し唯一の荷受機関として，漁業経営者は陸上げ販売を続けつつありしが，その販売価格は隣県氷見新湊市よりも一割以上安く取扱われつつあるので，戦争中の統制と永き取引の慣例に，多少の損失を忍び儀礼的取引に甘んじて継続しているのであります。然るに市内問屋筋に於ては今日猶これを改革進展の途を講ずる気配もなく誠に痛憾に堪えず，殊に最近に於ける商況は氷見七尾との差は非常に大きく，三割及至四割の安価取引に至っては，今後七尾へ陸揚げは少量物の外入荷出来ず，大量漁獲物全部富山県へと輸送販売の外なきに至ります」と。

高岡，富山という消費地を持つ氷見と七尾とでは市場以降の消費構造がかなり異なるので，単に荷受機関の整備だけで事態が大きく好転するとは思われないが，七尾市行政においても総合卸売市場建設計画はかねて提出済みである。しかし今なお参加予定業者の意見一致を見ぬなどのため実現していない（次の機会に詳述）。なお，販売手数料率が既述のごとく，作事町魚問屋は氷見販協の3.5%，漁連の5%より割高の7%だが，百海の自営漁家はこの点にあまりこだわっていないようである。

さて，筆者が注目することの一つに，自営漁家，百海鰯刺網など小規模漁業における氷見出荷とその際の自送（自家用車による自己運送）がある。先の第2表中に氷見出荷が4回あった。また，第5表にみるごとく48年にも氷見出荷が3回あった。大森トラックはとくに頼まれれば漁獲を氷見へ運ぶことが少なからずある。しかし氷見行きは七尾への漁獲出荷を旨とする大森にとって，時間的制約上常態とするわけに行かない。ところ

が、先に鱈刺網の家々の自家用車保有状況に見たごとく、赤岩政則家と広沢武男家はすでに小型トラックとライトバンを持ち、他の二家も免許証取得を予定している。百海の家々では若年稼働者のいる二世世代家族ほど免許証と自家用車をより多く持っている。昭和49年11月現在、稼働者一世代家族28戸中自家用車保有7戸(保有率29%)、同二世世代家族27戸中20戸(74%)と大差がある。こうした自家用車は昭和40年代半ば頃より急増したが、単に、同様に急増した通勤に用いられるだけでなく、高級魚については自営漁家が氷見へ自送したり、他家の通勤者に、モッタリ網の朝起の漁獲を早朝出勤前に一走り氷見へ出荷してきてもらうという用例も発生しているのである。これには氷見までの沿岸国道がほぼ全面拡幅舗装され、片道35分程で往復できるようになったことも寄与している。

百海鱈刺網の氷見出荷は自送の例である。回数は少なくとも、より有利な販売先への出荷であり、岸端や百海定置網など大中規模漁業と同様の出荷方法へ近づいたことになる。それは同時に大森トラックの営業収入の減少となり、運送業者たる大森徳蔵の今後の身の振り方を左右する一因と

なっている。大森が転廃業するとなれば、別の運送業者が小規模漁業の漁獲運送を引継ぐのでないかとの観測も聞かれるが。いずれにせよ氷見自送は、岸端鰯大敷網において組合長藤田肇によりビジョン網(大量漁獲で魚価の下がる際、一時魚を囲う網を有する。漁業経営体側による出荷条件改良の一策である)が導入されたと同様に、百海鱈刺網における出荷方法上の自律的工夫なのである。

以上、自営漁家4戸共同経営の百海鱈刺網の漁獲出荷運送を記述したが、一地方都市たる七尾市の交通構造中の一端を、その交通が必要とされる次元に遡及して、ある程度まで明らかにできたと思う。このあと、自営漁業、百海定置網、岸端の漁獲出荷運送よび市場入荷以降の流通消費構造、さらに七尾市内の他の種類の交通へ言及して行く予定であるが、本稿によって得られる一つの仮説は、能登灘浦沿岸漁業においては、その漁獲運送方法——交通手段に種々めまぐるしい程の変遷はあっても、漁獲を主に七尾か氷見の市場へ出荷せねばならぬという交通の必要においては、殆ど何の変化もないということである。

(1976年10月記)