

一九世紀を中心とした

フランス漁民の新大陸タラ通漁

島 田 正 彦

はじめに

西ヨーロッパ漁民の新大陸タラ通漁は一六世紀以前に始まり、今世紀に及ぶ長い歴史をもつ。この間、西部イングリランドからジブラルタル海峡にいたる大西洋岸の各地から、多数の漁民がこれに関与してきた。彼らの中には新大陸に定住するものもあつたが、春母港を出て夏中ニューファウンドランド近海に操業し、秋には塩干タラを積んで母港に帰るものが多かつた。その大要については別に発表したので、ここでは重複をさけてフランス漁民の通漁の歴史とその背景を簡単にたどり、それによつて一九世紀におけるフランス漁民の通漁の明確な位置づけを行ないたい。

遠洋漁業の嚆矢ともいふべきこの通漁の本来の動機は旧教諸国のタラ需要にあつた。タラの淡白な味は自在な調味によく適合して早くからヨーロッパ人の嗜好に投じたのみでなく、脂肪分が極めて少ないことから保存食品としてもレント祭その他の「肉無し日」に重用されたほか、長期の渡洋航海者の食料としても重要であつた。伝統的な旧教国として国内に大市場をもつたフランス漁民は、通漁史の初期から一貫して最もめざましい活躍を続けた。ブルターニ

ユ、バスク地方の漁民は新大陸タラ漁場の開拓に貢献し、一六世紀中葉から一七世紀中葉にはアカディアからラブラドルにわたる広い地域に出漁して、早期の通漁繁栄期を出現させる原動力となった。次の一世紀は対イギリス植民地抗争期であり、フランスはまずユトレヒト条約によってアカディア、ニューファウンドランドを失ない、カップブルトンとサンジャン島を足場に植民地体制の再建を図ったが、一七六三年パリ条約によってサンピエール・ミクロンを残して新大陸の領土すべてを失なった。この後退の後もフランス漁民はニューファウンドランド北岸、西岸に漁業権を認められ、この通漁を有能な水夫の修練の場と捉えてきた政府の強力な保護策の下に、フランス漁民の通漁はなお継続された。French Shore の名で知られたこの権利はフランス漁民の漁場開拓の実績が認められたものであり、今日のいわゆる歴史的漁業権の一つであると考えられる。

French Shore では沿海における漁撈と、前進根拠地としての入江利用、および沿岸の木材、水の使用が許されたが、そこでの越冬は一切認められず、一〇月末にはすべてのフランス人はニューファウンドランドを立ち去らねばならなかった⁽²⁾。これが以後フランス漁民が専ら、通漁に頼らざるをえなかった原因となることはいうまでもない。また唯一の足場としてサンピエール・ミクロンは極めて重要な役割を果すこととなる。

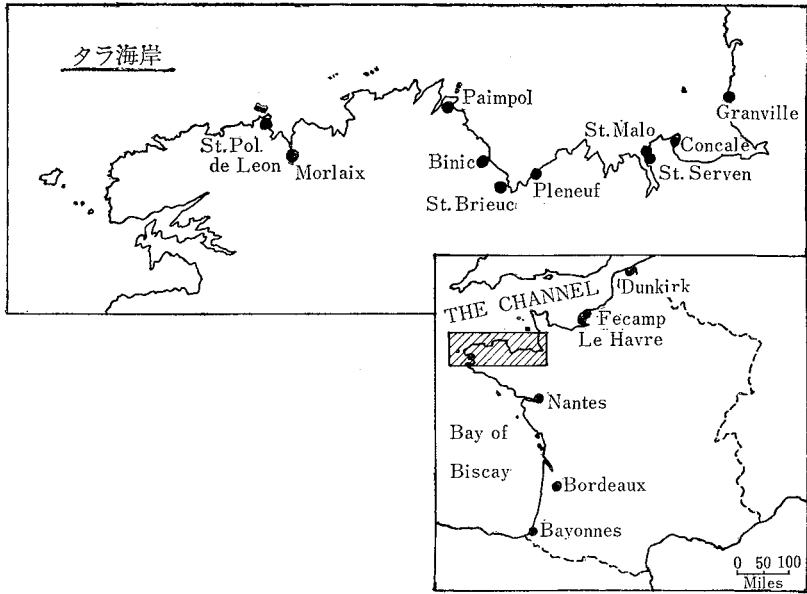
一九世紀にニューファウンドランドの開拓が進むと、フランス通漁民とイギリス植民者の間に圧力が生じ、フランス漁民はしだいに権利を奪われていく。このような環境条件の中にあつて、一九世紀はフランス漁民にとってタラ漁の第二の、そして最大の繁栄期を現出する。それは国内並びに南ヨーロッパ・レバントの広大な市場需要と、後述する政府の積極的な保護奨励策の結果でもあるが、フランス漁民もまた漁季中洋上で仮泊して操業を続行することの可能な“wet cod”製法を発展させ、“bultow”⁽³⁾とよばれる延縄漁法の導入によって大量漁獲を実現させたことも与

っている。一九世紀のフランス通漁船は新大陸タラ通漁の一極致を技術的に示すものといえよう。そして漁法がツールにとって代わられたとき、通漁はその歴史を閉じることになるのである。

一、一九世紀初期のフランスの通漁

一八世紀末から一九世紀初めにかけて、フランスの新大陸タラ通漁は極度の不振に陥っていた。アメリカ独立革命以来、戦乱と植民地諸州のタラ漁業・貿易への進出はフランスの通漁に深刻な打撃を与え、一七八五年の奨励金による事実上の国内独占市場の創立にも拘らず、通漁はその頹勢を挽回することができなかった。大革命とそれに引続いた戦乱はこれに追打ちをかける結果となり、一七九三年～一八〇一年には通漁はほぼ杜絶の状態であった⁽³⁾。アミアンの和約により一時的平和が回復した一八〇二年はグランヴィーユ、サンマロなどから三三隻の通漁船がニューファウンドランドに出漁したが、その数は一七八六年の八六隻に比べても少なく、一七七〇年頃の四〇〇隻以上とは隔たること実に大きい⁽⁴⁾。

一八一六年、フランスはタラ通漁回復のために強力な奨励金政策を採用した。それは同年と以後の三年間にサンピエール・ミクロンとニューファウンドランド沿岸に出漁する漁船乗組員一人につき五〇フラン、グランドバンクに出漁する漁船員一人につき一五フランが与えられるものであり、フランス船によるフランス領植民地への干タラ輸出には一キントルにつき二四フラン、フランス諸港から地中海地方への輸出は船籍を問わず一キントルにつき一二フランなどの輸出奨励金も与えられた⁽⁵⁾。一方国内市場は一七九一年に輸入タラ一〇〇キログラムにつき四四フラン、一八一四年に同四〇フランの関税によって確保された。出漁・輸出奨励金は一八一八年、二二年、三二年と手直しによ



第 1 図 19世紀における新大陸通漁船の母港

って増額され、奨励金の支出総額は一八一七年の三六・五万フランから二九年の四四〇万フランに増大した。この間漁獲・加工の費用はほとんど変わっていないと推定され、徹底した保護奨励策とその効果が想像されよう。この強力な支援の結果、一八三〇年代にはフランスの通漁船は三〜四〇〇隻、約五万トンに達し、その従事者数は一・二万人に上った。当時の年平均干タラ製造高は約二四・五万キントルであり、うち二・七万キントルはフランス領西インドへ、一・七万キントルはスペイン・ポルトガル・イタリアへ輸出された。なお、フランスは一六万キントルを移入し、そのうち二・九万キントルを地中海諸国へ再輸出している(6)。

パリ条約による新大陸からの全面後退以来、フランス漁船の通漁先はニューファウンドランドの French Shore とグランドバンクが主たるものとなった。French Shore (Cape St. John~Cape Ray 間の北



第 2 図 French Shore の通漁船前進基地

岸および西岸)では“petit nord”とよばれた北岸がこの当時までは重要漁場であり、西岸の開拓は更に遅れた。偏在する位置とタラの乾燥を妨げる海霧の多発、餌料不足などがその原因である。“petit nord”への通漁はサンマロとグランヴィーユの船が最も多く、これは両港とも一六世紀以来この地方の漁場開発に多年の努力を注入してきた結果である(7)。サンブリュー・ビニ・パンパル・ダンケルクなどの港からも通漁船が出たが、その数は前記両港とは比較にならない。通漁船が入った入江はカーボン・サンルネ・サンアントニー・サンジュリアン・クロ・カップル・ジュ・コンチエ湾・オレンシ湾・フルールドゥリ・パケ湾などが主要なものである(第1・2図参照)。なかでもコンチエ湾付近は好漁場を前面に控えて訪れる通漁船が多く、クロは近接容易な入江として通漁船の会合点に利用された。なお、大革命以前にもイスランズ湾に操業する漁船は乗組員一人につき七五リーヴルの特別の奨励金を与えられており、西岸の未開発を物語っている。

前進根拠地となるこれらの入江には毎年初夏に何隻かの通漁船が入泊した。磯には長さ一〇〇フィート×幅五〇フィート程の木製魚干棚と油桶が準備され、タラの解体塩蔵のための作業小屋・漁夫の居住小屋が建っていた。通常一隻の通漁船がこれらの一組を使用し、各入江は付近の漁場の豊沃度と利用できる磯の広さ、水の量などによってほぼ通漁船収容能力が決っていた。フランス通漁船は French Shore 内のどこにでも自由に操業できたのではなく、一八一五年以来この通漁に権益をもつ政府公認の商人達によって細目まで統制されており、各入江は一級(一四二トン以上)、または二級(九〇トン〜一四二トン)、三級(九〇トン以下)の通漁船一隻を収容するものとして区分され、各入江はくじ引きによって四年ごとに異なった商人に割当てられた。大きな入江はいくつかの部分に分割してくじ引きの対象とされ、何隻かの通漁船が入泊した。このくじで割当られた入江以外では、どの通漁船も一切入泊・操業の権

利がなかったのである(8)。ニューファウンドランド南西端に近い Codroy 湾のみはこの統制の枠外にあり、サンピエール・ミクロン所属の漁船が常に利用した。petit nord では割当漁場だけで十分な漁獲をえられぬときには、対岸のラブラドル沿岸へ漁舟を送り、petit nord の荒廃の傾向から、この出漁は年とともに増大していった。

通漁船はめざす入江に入ると、前年秋に留置した漁舟・建物などを点検補修して操業に備えた。越冬者は一人も残せぬため舟・施設の損耗は甚しく、通漁船は船艙の塩の中に船材等を積込んで来なければならなかった。タラの漁獲には一部曳網が使用されたが、多くは一本釣であった。漁場は入江の口に近い沿岸に限られ、簡単な帆を備えた小漁舟に二名の漁夫と助手一名が乗って、入江の基地から日々出漁した。餌料にはニシン・capelin・イカが季節の推移に従って使用されたが、この採捕のために別に数名の漁夫がつねに曳網に従事した。釣獲したタラは入江の基地に運ばれ、待受けた陸上要員―主としてデッキボーイからなる―によって手際よく解体処理され、大桶の中に塩漬けされる。三日ほど後、タラは大桶から取り出されて一枚一枚魚干棚に並べて二、三日間天日で乾燥させ、終ると魚干棚の一隅に円筒状に積み上げて、キャンバスでその上をおって保管される。帰国の日が近づくと、漁季中に干製したタラ全部をもう一度魚干棚に並べて天日に曝らす。この過程は製品の品質を最終的に決定する重要なものであり、天候を見定めて短時日のうちに干し上げなければならない(9)。良質の塩に恵まれていることもあって、このようにして製造されたフランスの dry cod は一般に上質で知られるが、とりわけ一日のうちに干し上げたものは最上品として珍重される。乾燥中雨に打たれることは愚か、霧・霜にも細心の注意が払われた。

グランドバンクを漁場とする通漁船はこの当時年に一〇〇隻内外であり、petit nord に比べれば重要性はなお低かった。なかには母国との間を年に二航海する通漁船もあったが、多くは一航海であり、船上でタラを解体処理して

船艙に塩漬けし、満船するとサンピエールに陸揚げして天日乾燥した。この間乗組漁夫の多くは小舟で沿岸に操業し、乾燥によって重量・嵩ともに減少する積荷のタラを補充した。時に満船できなかった通漁船はサンピエールにタラを陸揚げしたのち再びバンク上に操業し、漁獲したタラは船艙に塩漬けしたまま母国に積み帰った⁽¹⁰⁾。このように、漁獲後相当長期間塩漬けにしたのち乾燥したタラは、wet cod または green cod とよばれ、dry cod に比べてやや品質が劣るとみなされた⁽¹¹⁾。グランドバンクへ通漁船を送出した港は petit nord ほど集中を示さなかったといわれるが、ここでもグランヴィーユ・サンマロ・サンスルバン・パンパル・ピニなどいわゆるタラ海岸⁽¹²⁾が明らかに優位を示した。

当時の通漁船は一四二トン⁽¹³⁾漁夫三〇人以上、九〇トン⁽¹⁴⁾漁夫二五人以上、それ以下の三階級に区分されており、だいたいの規模が推測されよう。もっとも通漁船の大型化は漸く顕著であって、一九三〇年代には一〇〇トン以上が中心勢力となり、三五〇トンの大型船さえ登場している。

二、一九世紀中期以降の発展

強力な奨励金政策がフランス漁民の新大陸通漁をますます刺激しつつあったとき、“bultow” (bouter) とよばれる能率的な延縄漁法の導入があつて、新大陸のタラ漁業は一層の発展を遂げるにいたつた。この新漁法は主にグランドバンク上に発展し、やがては新大陸諸国の漁民にも伝播してタラ漁法を一変させることとなつた⁽¹⁵⁾。通漁船に限つても、通漁船の母船化と積載小漁舟による洋上操業の一般化、母船の大型化と小漁舟の軽舟化によるその積載数ならびに漁夫数の増加（＝操業能力の強化）などをとまない、さらに大型化による母船の凌波性・積荷積載力の増

大は wet cod の製造と結びついて漁季中の数カ月間陸上の基地に全く依存することなしに操業することを可能ならしめた。もっともこの推移には延縄操業による漁場の荒廃が一層集約的な操業に向かわせた一面も認められる。

“bulrow” 漁法の漁具は長さ半マイルし五マイルの丈夫な幹繩 (bulrow) と長さ一・五し二フィートの一端にタラ鉤の結ばれた枝繩 (ganging) よりなる。この枝繩をほぼ三フィート間隔をおいて幹繩に結びつけ、鉤に餌をつけてこれを海底にはえて適当な時間放置しておく。海底に放置する時間は漁場の豊沃さに応じて異なり、二し三時間から一〇時間に及ぶ。海中の延縄の所在は幹繩につけた浮標によって知られ、一端より幹繩を引き上げて鉤にかかったタラをとり込む。相当の漁獲があるときは鉤に再び餌をつけてほぼ同じ水域に延縄をはえる。これらの漁撈作業はすべて漁舟によって行なわれ、四、五隻の漁舟しか塔載していない延縄初期の通漁船でも延べ五、〇〇〇尋の延縄をはえる能力をもった。フランス漁民は母船の周囲を円形にとり囲むように漁舟を配置し、母船から放射状に延縄をはえるという極めて組織的な操業を好んで実行した⁽¹⁴⁾。

新大陸のタラ漁場で最初に延縄を導入したのはジェップの漁民であった⁽¹⁵⁾。一八三二年、ジェップは六〇し一九〇トンの通漁船約二〇隻を新大陸に送ったが、その漁夫達は各人二二〇し二三〇鈎のついた延縄一五し二〇条を操り、毎夕延縄を海底にはえて、朝これを引き上げた。これがタラ延縄操業の始まりである。ジェップ漁民はこの漁法を北ヨーロッパの漁夫から習得したといわれる⁽¹⁶⁾。

新しい延縄漁法の普及によって、グランドバンク上に操業する通漁船はいっそう活況をみせた。一八四〇し五〇年頃の通漁船数を示す資料は今のところないが、当時バンクに操業する通漁船の前進基地であったサンピエールミクロンからの一八五〇年の干タラ輸出量二〇、三九一トンは、一八三〇年代の年間総干タラ製造高一〇、六三三トンは

(前掲二四・五万キントルを一キントル \parallel 四五・四キログラムとして換算)にほぼ匹敵するものであり、年々の輸出量の割合からみて、この年の総干タラ製造高は輸出货量約一万トンの一・五と二倍であったと推定される。なお、一八五〇年前後にはバンク上で漁獲されたタラのほとんどはサンピエール \parallel ミクロンで干製したうえ、一キントルにつき一フランの奨励金付きで西インド諸島へ輸出されたといわれ、そのうち三分の二はマルティニクとグアドループへ向けられた^(留)。

一八八六年のサンピエール \parallel ミクロンの干タラ輸出高は四六、二四〇トンと一八五〇年に比べて四・五倍の増加を示す。またその内訳をみると、dry codは一八五〇年の八、三〇五トンから八六年の一、一九八トンへと一・三倍余の増加であったのに対し、wet codは二、〇八五トンから三五、〇四二トンへと一七倍余の著増をみせた。これを各年輸出高に占める構成比で示すと、dry codは七九・七パーセントから二四・三パーセントへ、wet codは二〇・三パーセントから七五・七パーセントへと、両者の地位の逆転が明らかである。この wet codの著増は“bulrow”漁法発展の直接の帰結であるとみなしてよい。洋上に仮泊する母船よりの操業は、母船々艙がタラで満たされるまで、相当長期の塩漬けを不可避とするからである。

組織的な延縄漁業の普及は新大陸の漁場を急速に荒廃に向かわせたといわれ、フランス通漁船は伝統の漁場グランバンクを捨て、遠隔のバンクへ向かった。バンク群の西縁に位置するケローバンク、サーブル島バンクは一八五〇年代にフランス通漁船が進出し、アメリカ船とともに数年のうちに延縄漁法によってタラをとり尽したといわれる。ニューファウンドランド沖合にも、French Shoreの入江には入泊せず、洋上に仮泊して延縄を営むフランス通漁船が増加し、一八五二年にはその数約一〇〇隻にのぼった。これらの延縄による通漁船は春サンピエール \parallel ミクロンに

到着してまず曳網によってニシンを採捕し、これを餌にバンク上にタラを求めて出漁する。六月半ばにはサンピエールにタラを陸上げし、次の出漁に備えて capelin を採捕する。再び遠隔の漁場に散った通漁船は九月に入るとまたサンピエールにタラを陸上げし、付近で採捕したイカを餌に三度バンク上に出漁する。一〇月になると wet cod で船艙を充した通漁船は一せいに母港へ向かう。これが一九五〇年頃の延縄によるフランス通漁船の常態であった(18)。

延縄漁業がめざましい発展を遂げた一九世紀中期には、French Shore の通漁も初期を上回る活況をみせた。一八五二年に Cape St. John ~ Cape St. George 間に入泊した通漁船は一五九隻に達し、ラブラドル沿岸のイギリス領海への侵漁も漁舟二〇〇隻にのぼり、Forteau ~ Red Bay 間の漁場を荒廃させたといわれる。漁業従事者の総数は一万一〇〇〇人も、沖合操業の延縄船をあわせて一万四〇〇〇人もいう。しかしながら、七〇年代になると French Shore の通漁は衰退に向う。ニューファウンドランド住民の漁業との圧力がその原因であり、住民のサケ漁業との間に問題は以前から存在したが、住民の増加と一八五五年の植民地政府の確立による住民の権利擁護策などからしだいに顕在化した。一八七五年、フランス通漁船は Codroy に一隻、Pond's River と Kepple's Island に三隻、Port au Choix に五隻、St. John's Island に四隻、Englee Cove, Cremailere Bay, Cape Rouge Harbour に四隻、St. Anthony に三隻、合計二〇隻、従事者二、〇〇〇余人にすぎなくなった。一八八〇年になるとニューファウンドランド北岸には住民のイセエビ漁業が始まり、八二年以降、Port Saunders, Meagher's Cove, St. Barbe に罐詰工場が建設されて、フランス通漁船の活躍の余地は一そうせばめられていった(2)。

一八七〇 ~ 一八〇年頃はフランスの通漁が一つの転機にたったといえよう。既述のごとく、French Shore の通漁は一八七〇年頃からようやく困難が大きくなり、また、延縄漁業も一八八七年のニューファウンドランドの餌料規制法

1880年代前半の通漁船、漁獲量、輸出量

(H.A.Innis; The Cod Fisheries, p. 378, p. 383より作成)

	通 漁 船			漁 獲 量	輸 出 量
1880年	147隻	23,588トン	160.4トン/隻	?	?
81	137	21,083	153.8	27,378.7トン	9,482.2トン
82	156	23,824	152.7	25,419.7	8,673.2
83	160	23,292	145.5	34,395.0	11,635.3
84	178	28,140	158.0	36,517.0	15,886.8
85	174	28,281	162.5	53,055.8	19,606.2

の影響を受けて、餌料入手難に直面し、その発展を抑止されたからである⁽²⁰⁾。この頃通漁船には四〇〇トンを超えるスクーターがあらわれ、大型の延縄通漁船は経費節減のため、漁季中サンピエールに入港することなく操業するものが増えた。また軽漁舟ドーリーが七五年から延縄船に採用されており⁽²¹⁾、この頃通漁船は技術的にも極致に達したと考えられる。一八八〇年代前半の通漁船数、漁獲高などは上表に示すごとくである。French Shore はすでに実質的に失なわれていたから、この表に示されたものはすべて延縄通漁船によるものとみてよいと考えられる。

三、一九世紀末期以降の推移

延縄は一時に多数の鉤を駆使するから大量の餌料を必要とし、これが入手は延縄発展の当初から重要な問題であった。既述のごとくフランス通漁船は自らも餌料を採捕したが、ほかにもニューファウンドランド南岸漁民から年価格二万ポンドに及ぶ大量の餌料を供給された⁽²²⁾。それはサンピエールにおいてフランス通漁船に渡ったが、フォーチュン湾・ブラセンティア湾などから漁船が餌料を直接運ぶ密貿易であり、それが自領周辺海域から大量の水産資源を捕獲する他国船の操業を支えていただけに、ニューファウンドランド政府は自治権獲得以来この取締りに重大な関心を示した。外国船への餌料供給を一切禁止した一八八七年の餌料規制法はその端

的なあらわれである。フランス通漁船は塩漬ニシン *bulot*、バンク産の軟体動物 *encornet* を餌料に加えて新事態に対応するが、この餌料規制法が通漁船に少からぬ打撃を与えたと考えられる。断片的資料ながら、通漁船数、サンピエール・ミクロンよりのタラ輸出量は八五と九五五年の間ともに漸減の傾向を示している。九六年以降は対応策の定着によって再び増加の傾向を示し、また補助機関採用によって通漁船数は二〇世紀に入って二〇〇隻を越え、一九一三年には最大の二二〇隻に達したが、このときにはすでに決定的な新しい事態が生じていたのである。

一八九八年のフランス通漁船は一七七隻、その母港別内訳はサンマロ五八隻、フェカン五三隻、グランヴィーユ三〇隻、カンカル、ビニ各一五隻、その他六隻である⁽²³⁾。同年通漁船一七一隻とする他の資料によれば、従事漁夫数五、一〇五人、漁獲高二九、九三三トン、九三四万フラン余という⁽²⁴⁾。なお、この年フランスの総漁獲金額九、八一六万フランのうち、タラ漁獲金額は一、五〇八万フラン（一五・四％）を占めて魚種別第一位であり、漁獲量でもイワシ五六、六六九トンについて三九、九五三トン、第二位を占める。このタラの量においては七四・九パーセント、金額では六一・九％が新大陸漁場で漁獲されたものであり⁽²⁵⁾、サンピエール・ミクロン住民の漁獲した少量を除けば、すべて通漁船によるものである。

一八七〇年代、すでに新大陸最初のオッターロール船がニューイングランドに出現していたが⁽²⁶⁾、一九〇四年フランスのトロール船がバンク上に姿をみせ⁽²⁷⁾、戦時を除いて着実な増加を示す。船数の増加にもまして注目すべきは規模の拡大であり、一九〇九年には最大二〇〇トンであったものが、すでに二六年には二、〇〇〇トンの船が出現した。かくてサンマロ船の例ではスクナー一隻の平均漁獲高五、〇〇〇キントルに対し、トロール船のそれは一八、〇〇〇キントルに達した⁽²⁸⁾。勝敗の行方は明かであり、一九一四年以降曲折をみせながらもスクナーはしだ

いに減少し、フランス通漁船は今次大戦によって消滅したものと考えられる。けだし、周年出漁を繰り返すトロール船の場合は季節的な通漁とは出漁形態が異なり、操業・経営・漁夫雇傭などの点でも大きくおもむきを異にするからである。一九二五年、サンマロとサンスルヴァンあわせて八六隻、フユカン一六隻、グランヴィーユ九隻、サンブリユール、ピニ各一隻の通漁船を送り出したが、これらの港が最後まで通漁船の母港となった。

なお、French Shore は一九〇四年四月八日、一三七万五、〇〇〇フランを賠償として永久に消滅した。一八八七年、八九年のフランス軍艦による現地住民の施設破壊、フランス人経営のイセエビ罐詰工場による対抗も、増大する住民とニューファウンドランド政府の熱心な復権運動のまえに空しかったのである²⁹⁾。

四、漁夫の雇傭などについて

資料は極めて限られるが、漁夫の雇傭を中心に経営に関する若干の問題を補遺的にメモして結びにかえることとしたい。

すでに指摘したごとく、一九世紀におけるフランス通漁の発展は強力な奨励金政策に支えられたものであったが、既述の出漁漁夫に関する奨励金は漁夫個人に与えられたものではなく、通漁船の船主に艦装資金として与えられたものである。一八五一年の改正³⁰⁾以後九四年までの間に政府より与えられた年々の艦装資金は最高七二・三万フラン（五九年）、最低四六・六万フランの間にあった。漁場より直接フランス植民地に輸出された干タラに対する奨励金は、最高二九二・二万フラン（五八年）、最低三八・六万フラン（七八年）であり、ヨーロッパ諸国向け輸出に対する奨励金は、最高二八四・五万フラン（八七年）、最低二〇・二万フラン（六八年）であった。これらの奨励金がい

かに手厚いものであったか推測できよう。フランスの通漁が私企業の問題ではなく、政府の事業であるというイギリス調査官の指摘も肯げよう。この奨励金を武器にフランスの干タラはニューファウンドランド、ノヴァスコチアなどとの輸出競争に勝利をおさめたのである。

通漁船を襲装した当時の大船主たちは、グランヴィーユ、サンマロに各四、サンスルヴァンに二、モレー、ボルドー、バヨンヌに各一あり、いづれも干タラ貿易に従事する商人であった⁽³¹⁾。後二者は通漁船の母港としては重要でなかったが、金融・貿易面で早くから通漁に深く関係していた。とくにボルドーは *le grand* の乾燥の中心として、また地中海諸国向け干タラの再輸出地として、延縄漁業の発展とともに極めて重要な位置を占めるようになった。市場に近い地理的位置と乾燥に適した気候などが発展の要因であり、フランスに積み帰られた *wet ood* 陸揚げの大半はボルドーに集中した。通漁船の母港が集中するブルターニュ北岸はフランスの通漁史を通じて最も重要な漁夫供給地であり、一九世紀においてもそうであった。厳しい北大西洋での操業はすべて漁撈長（船長を兼ねるときが多い）の統率下であり、危急時にはその判断に生死がかかっているから、漁撈長と漁夫たちの繋りは極めて強い。通漁船は毎漁季乗組み漁夫の主要メンバーは変わらないといわれるが、恐らくはわが国にみられる船頭制のごとく漁撈長（「船頭」と繋る一定の漁夫群があり、これが新陳代謝しながら年々通漁を繰り返したのであろう⁽³²⁾。漁場にもむかない船主は漁撈長を通じて漁船を掌握したものと思われる。このような場合、個々の漁夫雇傭に当って、採否の決定は漁撈長の権限であるのが普通である。この当時、三本マストの三〇〇〜四二五トンのスクーナー船で平均乗組員三〇名を要し、船長・漁撈長のほか、副船長（タラ解体作業の指揮者）、塩漬親方各一名、延縄漁夫二四名（ドーリー一隻に二人乗り）、ボーイまたは水夫見習二〜三名というのが標準的な構成であった⁽³³⁾。なお、末期にこの規模の通

漁船でドーリー一八隻を塔載しており、うち六隻は予備舟であり、実際に出漁する一二隻のうちタラ釣専門は一〇隻、二隻は餌料採捕を主とした。

さて、漁夫雇傭の契約に二法あり、一は「三分の一取得法」、他は「五分の一取得法」という。前者は総漁獲売上金額から餌料魚採捕のための餌料代・漁具代と乗組重役に与える謝金、漁獲物売却の手数料を差引き、残額の三分の一を乗組漁夫全員の取り分とするものであり、これを乗組漁夫間に配分するには、まずドーリー艇長の取り分若干を差引き、残りを三六等分する。船長二人分、副船長一人分、塩漬親方〇・五人分などの増加分があり、実際の乗組員数三〇名に六名の増加分が加わって、三六名で頭割りするわけである。船長・副船長・塩漬親方など重役にはこのほかにも一定の謝金と肝油の現物給与がある。後者は総売上金額より前記費用のほか塩代・船長謝金などを差引き、残額の五分の一を乗組漁夫取り分として、これを三四人と四分の一に頭割りする。この場合、前者に比べて船長・副船長の増加分は少ない。船長・副船長など重役には別に一定の金額が与えられることは前者と同様である。「三分の一法」は古来通漁の慣習として行なわれてきたものであり、「五分の一法」は後の延縄漁法の発展による船主の負担増を補う方法として新たに考案されたという³⁴。いずれの場合も、わが国の漁業者中に広く認められる利益配分方法Ⅱ大仲経費を差引いた残額を船主と乗組漁夫とが一定の比率で分け、漁夫取り分の配分には増代をとまう代分けが行なわれるⅡに余りにも酷似している点が注目される。ほかに優秀漁夫を獲得するために船主が酒代同様の金を贈与したり、雇傭契約を終れば船主は乗組漁夫に前貸金を与え、後日の配分労賃より差引くなど、その類似は驚くほどである。これらは前近代的な契約関係にまつわるものであろうが、利益配分法の類似は何にねざすものか、なお後考を待たねばならない。

最後にサンマロの通漁船漁夫備入れ市の状況⁽⁵⁾に触れて筆をおく。旧慣によつて毎年十二月の第一月曜日に市が開設され、その前後には遠近の村々から多数の壮丁が参集する。翌春の通漁船に乗込むべく集まつた連中は大きく異質の三群に分けることができる。第一群は沿岸の漁夫たちで数は最も少ないが、荒波に耐える真の航海者であり、特異な毛の帽子・シャツを身にまとう。彼らは前渡金を手にすると美衣美食を妻に贈い、ともに愉悅の日を送つて別離に備える。第二群は半農・半漁を生業とするものでその数最も多く、凶作の年には特に多い。彼らは農夫の粗服を着て、犢・馬・豚などをともないきたる。妻は夫の契約中に家畜を売り、子豚を求めて帰る。第三群は血気さかんな壮丁であり、航海者たらんと農を捨て進んで漁業者の訓練を受けているものたちである。彼らは契約を終れば遊樂をことし、放逸に耽り、無頼に流れる。人出をめあてに多数の商人が露天に雑多な品を並べ、蹄鉄工が徘徊して売買契約のすんだ馬の蹄鉄などをはずして小銭に稼ぐ。なお、この市の奇習として売りに出た牛の乳を搾る権利が貧民に与えられる。開市の二日前から売主は牛を貧民に預け、搾乳によつて良牛たるを知らしめ買手を募る。往々にして貧民は入れるに容器なく、自ら乳を飲んで、なお地上に捨てるといふ。

注

- (1) 拙稿『西ヨーロッパ漁民の新大陸通漁について——その意義と概要——』(織田武雄先生退官記念論文集編集委員会編『人文地理学の課題と展開』一九七一年三月、柳原書店、所収)
- (2) J. H. Rose, A. P. Newton and E. A. Benias ed.; *The Cambridge History Of The British Empire*, Vol. VI, Cambridge 1930, p. 144. J. Besançon; *Géographie de la pêche. Mesnil-sur-l'estrée* 1965, p. 124
- (3) C. d. La Morandière; *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*. Paris 1962, p. 270

- (4) H. A. Innis; The Cod Fisheries, The History Of An International Economy, Toronto 1954, p.185, p.215, p.217
- (5) H. A. Innis; 前掲書二一八頁
- (6) C. d, La Morandière; 前掲書二七九頁
- (7) H. A. Innis; 前掲書二二六頁。菊池一雅「ブルターニユとノルマンディ」古今書院、一九六八年 七七頁
- (8) H. A. Innis; 前掲書三八一頁
- (9) J. M. Murray; The Newfoundland Journal of AARON THOMAS 1794. London 1968, pp.181~2
- (10) H. A. Innis; 前掲書二一八~二一九頁 J. Besançon; 前掲書一六八~一八七頁
- (11) A. H. Clark; Acadia: The Geography of Early Nova Scotia to 1760. Madison 1968. p.75
- (12) F. Bartz; Die Grossen Fischereiräume der Welt. Bd. 1, Wiesbaden 1964. S.87
- (13) H. A. Innis; 前掲書三七六頁。C. d. La Morandière; 前掲書三〇一頁
- (14) A. Villiers; The Quest of Schooner Argus. London 1951, p.177
- (15) H. A. Innis; 前掲書二一九頁。C. d. La Morandière; 前掲書三〇一頁
- (16) F. Bartz; 前掲書一〇二頁
- (17) H. A. Innis; 前掲書三八二~三八三頁
- (18) C. d. La Morandière; 前掲書二八七頁
- (19) H. A. Innis; 前掲書三八二頁、四四四頁
- (20) H. A. Innis; 前掲書三九六~四〇〇頁
- (21) C. d. La Morandière; 前掲書三一四頁、H. A. Innis; 前掲書四四四頁
- (22) H. A. Innis; 前掲書三七八~三七九頁、三九二頁
- (23) H. A. Innis; 前掲書四四四頁。A. Demangeon; France économique et humaine (Géographie Universelle. tome VI)
p.547 にも通漁船末期の推移が示されている。大勢は変わらないが、年による隻数は相違あり、ここでは前者によつておく。
- (24) 下啓助「一九〇〇年巴里万国大博覧会水産部並仏国水産ノ状況視察報告」農商務省 明治三五年、四四頁
- (25) 下啓助; 前掲書三二~三四頁

- (26) D. J. White; New England Fishing Industry (黒沢・長谷川・菊池訳「ニューイングランド漁業——水産研究会資料一〇九〃昭和三九年)六〇七頁
- (27) J. Besançon; 前掲書一八九頁
- (28) H. A. Imnis; 前掲書四四七〜四四八頁
- (29) J. H. Rose ほか前掲書六七九頁。H. A. Imnis; 前掲書四四六頁
- (30) 儀装奨励金：新大陸出漁船は乗組員一人につき五〇フラン。輸出奨励金：フランス植民地・本国より中・南米へ輸出する干タラは一キンタルにつき二〇フラン、ヨーロッパ各国・その他地中海岸諸港への輸出は同一六フラン(下啓助：前掲書四七〜五一頁)
- (31) H. A. Imnis; 前掲書三七七〜三七八頁
- (32) 漁撈長と漁夫の緊密な繋りについては今も帆船による通漁形態を維持するポルトガルの例では明かに確めることができる。これについては別の機会に再論したい。
- (33) 「テールヌーヴ島の鱈漁場」農商務省水産局編『欧米大海漁業第一集』明治三四年所収 一三〜一五頁
- (34) 下啓助：前掲書五四〜五八頁
- (35) 「鱈漁業者備入法」農商務省水産局編：前掲書所収 三〇〜三二頁