

駿豆造船史研究序説

漁船と水産業を中心に

合田浩之

The introduction to the history of shipbuilding industry in the East-Shizuoka
Focusing on fishing boats

Hiroyuki GODA

Abstract

In this article, this study summarized and discussed the history of shipbuilding in eastern Shizuoka Prefecture (Suruga and Izu Province) since the end of the Edo period.

Japan's modern shipbuilding industry began with the construction of "the Heda-go", which was the first large sailing ship with the Western style (1855). After that, the first fishing boat with engine in Japan was the Fujimaru, owned by the Shizuoka Prefectural Fisheries Experiment Station (1906). In response to demand for bonito fishing boats in Yaizu-Shizuoka, a modern shipbuilding industry had been established in Shimizu, Shizuoka. Shizuoka's fisheries and shipbuilding industries have developed together with keeping the strong relations until the 1970s.

The historical fact of the creation and development of modern shipbuilding in Shizuoka, is based on the traditional industry (bonito fishery) from before the modern society. It is significant in the study of the industrial and economic history of Japanese shipbuilding. The previous research has focused on only major shipbuilding businesses, which were born as the shogunate manufactures, not based on traditional industries, have concentrated on the construction of merchant ships and warships rather than fishing boats.

造船史, 水産業, 地域史, 伊豆, 駿河

緒言

静岡は、古くから造船の盛んな地域と考えられてきた。

『日本書紀』第十巻において、応神天皇五年十月に、伊豆国に命じて船を造らせたとあり、その船を「枯野」と名付けたという趣旨の記載¹⁾は、そのままの史実としては認められまいが、伊豆半島が良質な船材たり得る巨木（樟など）が多く、狩野川を通じて駿河湾に送り出せたことを象徴していたと考えることはできよう。

もっとも、近代以前に木造船の建造が盛んであった地域が、近代以降に鉄船、鋼船、あるいは動力船を建造する造船業が立地するとは限らない。

他方、日本の近代造船業は、幕末開港期における幕藩の経営するマニファクチュアーを起源とする。これらは維新以降、国営の海軍工廠、あるいはその官有物払下げを受

けた民間造船所（いずれも軍艦ないし大型商船を建造することを想定された存在。）として再編成され、それが産業全体においては大きな存在であり、その産業史・経済史についての数少ない研究もそのような造船所に注力がおかれてきた（例えば、越智、1956）。

しかしながら、日本の江戸時代以来の在来産業である水産業を基礎とした造船業の生成・発展も皆無ではない。本稿は、その具体例を示すものであり、そこに造船産業史研究上の意義があると考え。筆者は、静岡県における幕末以降の造船の足跡こそ、その好事例と考える。それゆえ本稿では、そのような静岡県における県内水産業を基礎とした造船業の発達を考察するものとする。

I 船舶の発達略史

船の発達史は、船体についての発達史と動力についてのそれを分けて考えることができよう。

2019年9月19日受付 2019年12月26日受理

*1 東海大学海洋学部海洋フロンティア教育センター (Marine Frontier Education Center, School of Marine Science and Technology, Tokai University)

Ⅲ 漁船への発動機搭載

船体については、更に以下の 2 系統に大別できる。一般的には、木造船から鉄船、鋼船への変容が、みられるのだが、日本の場合、①商船については、和船としての木造船から西洋式の船としての木造船への変容というステップがあり、沿岸漁業のための小型漁船²⁾に限っては、木造船(伝統的な和船)から FRP 船(船体構造上は和船)へという変容が見られた(濱田, 2010)。

他方、動力については、「帆船から動力船」という変容がみられ、動力漁船については、鉄製、鋼鉄製の船体に変容する以前に、木造の船体に主機関が搭載された(据え付けられた)時期があったことは、改めていうまでもないことであろう。

ところで、船は商船であれ、漁船であれ、人間が労働の対象に対して働きかけるために用いる労働手段である。ただし、漁船は、漁撈という労働生産に直接供される。他方、商船は、海運サービスの生産という労働生産に用いられるが、海運は基本的には商業の派生需要としてのみ存在意義を持つ。

木船・帆船は原始的生産手段である。ここで商船にとって、木船・帆船はマニファクチュアー、前期的な商業資本段階までの輸送需要に対応するに過ぎない(越後, 1956)。

交易は資本主義成立以前: 前期的な商業資本段階から存在するけれども、そのような段階での交易においては、生産物間に対等の価値関係が存在せず、生産物の交換そのものから収益が獲得される。商船としての木船・帆船への需要は、そのような前期的商業の派生需要である。他方、鋼船(舶用機関を具備する)段階の商船は、それ自体が価値を生み出すところの産業資本としての海運資本の生産手段となっている。

他方、漁船は資本主義が確立した後も、木造船が最近まで存在したことは、本文に述べた通りである。これは沿岸漁業が、その漁獲物の漁獲が商品生産・販売という目的に注力されているとはいえ、漁業者自身(あるいはその家族、漁村集落協同体の構成員)の再生産に直接供されるという目的も残存していることに照応していたと言えよう。

Ⅱ 静岡の造船業

静岡県内の「造船会社」は、静岡市清水区に株式会社カナサシ重工、株式会社三保造船所、株式会社清港ドック(事実上、修繕専業)、株式会社ティーエムマリン(事実上、修繕業)の 4 社、焼津市に東海造船運輸株式会社、賀茂郡西伊豆町に藤高造船株式会社(修繕専業)各社の 6 社である(海事プレス社, 2018)³⁾。修繕以外の事業、新造船を手掛ける「造船会社」は、株式会社カナサシ重工は祖業であった漁船建造から最近撤退し、商船建造に注力するが、株式会社三保造船所、東海造船運輸株式会社⁴⁾は漁船建造に注力する。

すなわち、静岡県内の新造船の建造という意味での造船業は、その生成・発展において県内水産業を基礎としたことは行論の中であきらかにするが、今日なお、静岡県内の新造の造船所は、産業との紐帯が感じられる。

静岡県沿岸では、カツオ漁も、木造船の建造同様、古来盛んであった。古くは、「延喜式」には、駿河は堅魚・煮堅魚・堅魚煎汁の、伊豆が堅魚の貢進地と記されている。室町・戦国期のカツオの釣獲の中心地は、紀伊・駿河・伊豆・相模・安房であり(山口, 1964)、伊豆の内浦(現・沼津市内浦、天文年間以前から)では建切網による漁獲もなされてきた。

すなわち、江戸時代から明治前期にかけては、駿河湾の内湾、比較的沿岸に近いところでも、カツオの漁獲が可能であった(同)。

ところが明治前期から 30~40 年代にかけて、カツオは従前より沖合を回遊するようになったと指摘されている(同)。漁場が沖合に移るにつれて、焼津のカツオ漁船は、沿岸から沖合へ展開を試みるようになる。具体的には、その漁場は 1868(明治初)年が利島付近(下田港東南 12 海里(山口, 1964))、1884(明治 17)年が三宅島付近(筆者の計算では、下田港起点 47 海里)、1894(明治 27)年には藺灘波(いなんば)島(東京都御蔵島村、焼津から 86 海里(山口, 1964))となった。沖合化に伴い、漁船も大形且つ堅牢になった(同, 1964)。

しかし、櫓や櫂での推進、帆走では出漁できる海域に限りがあるという認識がなされた(山田, 1986)。そして船体も「西洋型帆船にあらざれば、使用に堪へざるべきこと」も認識された(焼津漁業協同組合, 1964)⁵⁾。

静岡県は、カツオ釣り漁船に、日本で初めて動力を使用したことで知られる。一般には、静岡県水産試験場が建造した富士丸⁶⁾(25 総トン、建造造船所は旧市川造船所⁷⁾: 三重県伊勢市(伊藤, 2017)) 1906(明治 39)年 4 月竣工、船籍港は清水港)と考えられている。本船には、米国ユニオン・アイアンワーク会社製の石油発動機が搭載されている。もっとも、この発動機は補助機関であり、本船は機帆船と考えるべきである⁸⁾。

富士丸の建造が刺激となって、補助機関付漁船の建造が盛んになった。例えば、1908(明治 41)年には静岡県だけで新造船が 25 隻、在来の漁船に発動機を搭載したものが 80 隻に及んだ(山口, 1964)。

発動機の運用に関するノウハウや技能は、伝統的な漁民が、漁船に関して持ち合わせてきたその範囲を超える。1810(明治 43)年に赤阪音七は、焼津にて漁船用エンジンの修繕をはじめ、1812(明治 45)年には、焼津の生産組合の修理工場を購入、赤阪鐵工所を創業した。赤阪鐵工所は、焼津に主力工場を擁する国産舶用機器メーカーに成長する⁹⁾。換言すれば、カツオ漁業の発展が、漁港に機械工業を吸引したのである。

造船業は、船体を建造し、船体に舶用機関を搭載、舶用機器を艤装することによって、船を竣工させる。

舶用機関・舶用機器の製造企業は、船体の建造を行う企業とは、通常異なり、同一企業が兼営することは、稀である。

そして、船用機関は、少数の船用機関製造会社（ライセンサー）が、特許権を所有し、船用機関を実際に製造する企業（ライセンサー）に製造ライセンスを有償で付与するビジネスモデルが、世界的に確立している。ゆえに、この赤阪鐵工所のようにライセンサーとしての船用機関製造企業が、日本国内（静岡県内）の需要を基礎に、日本国内（静岡県内）に生成したということは、大きな意義があると考えられよう。

Ⅳ 静岡県人の造船業における人的系譜

山口は、日本の明治以降のカツオ漁業は「明治 40 年以前と以降とに分つのが適当である」とする（同）。それは、動力船の導入が契機であることはいうまでもないだろう。

もっとも、富士丸の建造は、丸屋文七（静岡県小笠郡池新田村：現・御前崎市池新田）¹⁰⁾ が、千鳥丸（西洋型木造漁船）を建造し、これに 1903（明治 36）年、陸用発動機を改造したものを搭載したこと（ただし、その出漁は成功とは判断されなかった）に、静岡県水産試験所（現在の静岡県水産技術研究所、静岡県焼津市）が刺激されたことによる（同）。

静岡県水産試験所は、1902（明治 35）年 11 月に県議会で設置が可決され、翌 1903（明治 36）年 4 月に農商務大臣認可、その業務開始は、1904（明治 37）年 1 月（浜名郡新居町の施設完成と共に）であった。丸屋の千鳥丸への発動機据付と、静岡県による水産試験所開設への動きは平仄があっている。事実、この静岡県の水産試験所開設は、直接的には、発動機付漁船の普及にあったとの指摘がある（焼津漁業同組合、1964）。

いずれにしろ、地元静岡県における私人のイニシアチブが、地場産業であるカツオ漁業に供されるカツオ漁船の動力化の発端となっていた¹¹⁾。

行論の中で明らかにしていくが、日本への西洋型帆船建造の技術導入から、カツオ漁船の動力化 - 動力化の前提には、漁船の船体の西洋化がある - にいたる過程には、必ず静岡県内の私人の関与と、その人的な連鎖が看取される。

日本の西洋式帆船は、旧伊豆国君沢郡戸田村（現・沼津市戸田）にてロシア人の指導の下に建造され、1855（安政 2）年に竣工したヘダ号を以て嚆矢とする（戸田村文化財専門委員会、1979）。

ヘダ号の建造にあたった戸田村内の船大工の棟梁 7 名は、造船世話掛に菰山代官（江川太郎左衛門）に任命されている。

ヘダ号の造船世話掛の 1 人、尾明嘉吉は、明治初年に緒明姓に改姓、その子息、緒明菊三郎は、幕府海軍旗艦開陽丸に修理工とし乗船暦があり、1872（明治 5）年、東京・京橋区港町に造船業を開業した（緒明造船所の商号を名乗るのは 1883（明治 16）年からで、菊三郎が逝去した 1909（明治 42）年、造船業は廃業された）。緒明造船所は、大型木造船の建造では、大きな存在であり、戸田村出身者が 50-60 人雇用されていた（戸田村文化財専門委員会、1979）。

緒明造船所に職工として採用された静岡県人としては、金

指丈吉（1873（明治 6）年足柄県稲取村：現・静岡県賀茂郡東伊豆町稲取生まれ）が重要である。金指は、現在、静岡市清水区三保に所在する株式会社カナサン重工に至る造船所を 1908（明治 41）年に清水¹²⁾ に設置、清水をして静岡県における近代的造船業の濫觴の地の 1 つとしたからである。

因みに、静岡県水産試験所は、金指の清水進出に先立つこと 3 年、1905（明治 38）年、当初設置した浜名郡新井町の施設を養殖部とし、別途、安倍郡清水町（現静岡市清水区）に漁撈部を開設したことも興味深い¹³⁾。

金指は、1903（明治 36）年 7 月に大阪市で金指造船所を創業、中部幾次郎（林兼商店、後の大洋漁業株式会社、現在のマルハニチロ株式会社の創業者）の依頼により、1905（明治 38）年 12 月に、中部の所有船新生丸に石油発動機（鉄工鍛冶職人の清水清次郎による国産）を据え付け、この新生丸が、発動機を搭載した鮮魚運搬船としては、日本最初であり、林兼の事業躍進の端緒と評価される（岡本、1986）。

金指の清水への工場建設は、東海遠洋漁業株式会社（焼津）¹⁴⁾ 片山七兵衛社長の勧誘による。片山は先に記した 1907（明治 40）年富士丸の建造に刺激を受け、カツオ漁船に石油発動機を搭載することを望み、大阪の金指を訪ねたという（金指造船所六十年史編集委員会、1969）。

金指は、金指造船所設立前は、大阪巡航船合資会社（1903（明治 36）年に設立され、大阪市内の旅客向け河川舟運を発動機付小型船 4 隻で営業していた。）の小型船建造の責任者であった。清水に工場を設立後は、カツオ漁船の建造を重ねていること、1910（明治 43）年には大阪市の工場を閉鎖してしまった事実から推測するに、金指は静岡でのカツオ漁船建造需要を見込み、事業の主力とする決意を以て清水に進出してきたのであろう¹⁵⁾。事実、清水に工場を設立する以前に、静岡市石部（現、静岡市葵区石部。石部は用宗に隣接の大字）の仁科三吉から発動機付カツオ漁船三吉丸（30 総トン、1908（明治 41）年 2 月進水）を受注しており（金指造船所六十年史編集委員会、1969）、続けて 1909（明治 42）年に大西丸を進水しているが、大西丸の発注主は西郷時直で、西郷は静岡県水産試験場漁撈部の技師であった。

焼津は沖合のカツオ漁船の根拠地であり、鯉漁船の需要地となるが、実際に工場の立地がなされたのは、その焼津ではなく、近隣とはいえ清水だった理由は、金指造船所の社史には明示的に記載がない。

他方、三保造船所の創業を長男植田猪吉に指示した植田五郎八（植田家は、御前崎で代々、船大工を家業としていた。）は、清水への立地を積極的に選択している。それは、御前崎が、大型船の建造に向かぬこと、漁獲物の市場が鉄道沿線の港湾に移る状況にあったという判断である（三保造船所、1968）。

もっとも、植田五郎八の決断には、板倉守次の存在も大きかった。板倉は、1918（大正 7）年 12 月に御前崎のカツオ漁船、海神丸の修理を依頼され、金指造船所を退職して、これに従事した後、清水に洋式大型漁船の建造所を設立するこ

とについて、板倉は、植田に支援を求めたからである。この時点で、板倉と同様、金指造船所を退職していた技師の山村新次郎・及び職工竹下吉三郎が存在しており、植田は技術者の存在も、清水への立地の判断材料としている（同）。三保造船所の設立は、1919（大正 8）年 6 月 11 日のことである。

V 漁船の船舶としての技術発達と静岡

漁船の動力化は、逆に漁場の沖合化も促した。静岡県のカツオ漁の漁場は、1908（明治 41）年に八丈島、1916（大正 5）年には鰐婦岩・鹿児島沖まで遠隔化、太平洋戦争前には、根拠地を清水・焼津として、伊豆諸島・小笠原諸島を経て南洋群島のサイパン島に至る海辺に至った（山口、1964）。

漁場の遠隔化は、漁船をして木船から鋼船へと、無線電信設備の搭載へと進化せしめた。

1923（大正 12）年に金指造船所は、我が国初の鋼製遠洋カツオ漁船の建造を開始した。また、先述の静岡県水産試験場所有の富士丸への私設の無線機の搭載は 1921（大正 10）年で、これは露領水産組合所属の鳳丸（1919（大正 8）年）に次ぎ、日本で 2 番目の事例であり（加島、2014）、焼津漁業協同組合に私設の無線局の許可がおりたのは日本で最初の事例である（焼津漁業協同組合、1964）。

VI 現在の静岡の造船業

金指造船所は、1963（昭和 38）年に鋼製漁船の建造量（65 隻、合計 15,767 総トン）で日本一（国内シェア 42%）となったものの、1999（平成 11）年に清水工場が分社化（商号、株式会社カナサシ重工 - 現商号と同じ。分社に先立ち、1991（平成 3）年に金指造船所から、商号は株式会社カナサシに変更されている。）されて、2014（平成 26）年には、村上秀造船株式会社（愛媛県今治市）の 100% 子会社となった（株式会社カナサシ重工のホームページ）。

これは、国内漁船建造事業の不況（裏を返せば、遠洋漁業の行き詰まり）に由来する。まず金指造船所は、漁船建造に専念する清水工場とは別に、1974（昭和 49）年に豊橋工場を新設、貨物船建造に進出を企図¹⁶⁾したが、この時期から世界的な海運不況に陥り、1982（昭和 57）年に来島どつく株式会社の傘下に入るが、程なくして来島どつく自体が経営不振に陥る。

したがって、1988（昭和 63）年 5 月に金指造船所は、来島どつくから資金支援を打ち切られ、それがため、同社は同年 9 月 5 日に静岡地方裁判所に会社更生手続きを申し立てることに至った（清水、2006 年 9 月）。

同社の会社更生計画が静岡地裁に認可されたのは、1991（平成 3）年であり、清水工場が漁船を年間 24 隻 120 億円分建造する前提としていたが、その 3 年後（1994（平成 6）年）にマグロ漁船の減船政策が実施され、1998（平成 10）年度には、7 隻 35 億円しか漁船建造ができなくなっ

た。それゆえ、清水工場を合理化した上で分社化するという「変更更生計画」が策定された（清水、2006 年 12 月）。

動力漁船の建造及び動力漁船への改造は、漁船法（昭和 25 年法律 178 号）4 条の規定により農林水産大臣ないし都道府県知事の許可が必要である。すなわち、日本政府の水産政策から離れて造船会社が自由に建造することはできない。例えば、日本の造船所が、海外船主から漁船の建造を受注したとしても、その建造許可がおりないということも理論的には有り得て、過去には関係者の証言として、実際、許可がおりることがないとする報道もあった（『日刊みなと新聞』2009 年 4 月 15 日）。

こういった経緯を踏まえれば、2014（平成 26）年に貨物船建造が事業であり、漁船建造を事業としない村上秀造船株式会社（愛媛県今治市）の傘下に、分社化されたカナサシ重工がおさまったということは、清水工場が漁船建造を断念したことを意味する。

他方、三保造船所は、現在でも漁船建造に注力している。2018（平成 30）年度に、日本で竣工した漁船は、37 隻 6,606 総トンであり、三保造船所は、3 隻 1327 総トンとなり、隻数では 5 隻の株式会社みらい造船所（宮城県気仙沼市）に次ぐが、同造船所の建造は 1321 総トンゆえ、総トン数では日本 1 の建造量ということになる¹⁷⁾。もっとも、みらい造船所は、東日本大震災後、気仙沼市内の 5 つの造船会社が出資して 2015（平成 27）年に設立した持ち株会社の合弁会社であるという特殊な事情が存在することも留意が必要である。つまり、実質的な建造ヤードベースで考えると、三保造船所は今なお、日本最大の漁船建造ヤードを擁しているとも評価できるのである。

おわりに

以上、本稿に於いて、静岡県水産業と唇歯輔車の如く生成発展した造船業の足跡を略述した。水産業は、水域からの魚介類の漁獲については、その成長は、おのずと持続可能な範囲内におさめられなければならないから、漁船建造ということに事業領域を絞り込むのであれば、静岡県内の造船業は、一種の定常状態の下にはいったと考えることもできよう。

もっとも水域からの経済資源の直接的な獲得ということであれば、漁獲にとどまるものではない。洋上・海中における各種発電（洋上風力・潮流・海流による発電）や、各種資源の探査・採掘といった分野もいずれ商業化という道筋が開かれる。人類の海洋における経済活動の労働手段が船舶である以上、そのような新しい海洋産業の活動の拠点が静岡県内に立地するのであれば、おのずと県内造船業に新しい展望も開けるであろう¹⁸⁾。

註 1) 「五年秋八月庚寅朔壬寅、令諸國、定海人及山守部。冬十月、科伊豆國、令造船、長十丈。船既成之、試浮于海、便

輕泛疾行如馳，故名其船曰枯野。由船輕疾名枯野，是義違焉。若謂輕野，後人訛歟。」文化庁「文化遺産オンライン」にアップロードされた国宝『日本書紀卷第十殘卷』画像を参照した。
<https://bunka.nii.ac.jp/heritages/heritagebig/172671/1/1>
 (参照日 2019 年 8 月 25 日)

ここに、「由船輕疾名枯野，是義違焉。若謂輕野，後人訛歟。」とあるが，枯野は，輕野と転訛し，更に現在の地名「狩野」に転訛したと考えられ，伊豆市（旧田方郡天城湯ヶ島町）松ヶ瀬の輕野神社は，造船所の跡地であるという伝承が存在する（天城湯ヶ島町文化財保護委員会，1982）。

註 2）日本における造船工業に関する経済史・経営史の先行研究は，商船と軍艦に偏り，漁船については事例が見当たらない。筆者は，この偏りは遺憾なことと考えるが，この問題は別稿に譲る。

註 3）「造船会社」の数の確定は，本稿では，実務界で定評のある海事プレス社，2018 掲載の企業数を数えることによっておこなった。これによれば，日本全体では，196 社となる。

造船業は，造船法（昭和 25 年法律 129 号）は，その 2 条 1 項において「総トン数五百トン以上又は長さ五十メートル以上の鋼製の船舶の製造又は修繕をすることができる造船台、ドック又は引揚船台を備える船舶の製造又は修繕の施設を新設し、譲り受け、若しくは借り受けようとする者は、国土交通省令の定める手続に従い、国土交通大臣の許可を受けなければならない」と規定され，参入規制がなされている。加えて，「鋼製の船舶以外の船舶で総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上のものの製造又は修繕をする事業」（同 6 条 1 項 2 号）については，国土交通大臣への届出制が規定されている。しからば，国土交通省の許可・登録事業者を数えればよいようにも思えるが，そうとはいえない。許可・登録事業者には会社登記簿上のみの存在の造船業者・休業者が含まれるからである。

註 4）東海造船運輸株式会社は，1942（昭和 17）年に株式会社焼津造船所として設立され，設立当初は木造船建造を目的とした。これは，戦時下の輸送需要（貨物船の不足）と，それに加えて鉄資材の不足を背景とした木造貨物船の建造を見込んだと推測される。当時は，遠洋漁業が事実上，不可能となっていたから，少なくとも焼津造船所が設立された当初は，設立者はカツオ漁業を念頭に置いていなかったと推測される。

焼津造船所は，1973（昭和 48）年 12 月に東海瓦斯株式会社の資本参加を得，更にその子会社東海瓦斯運輸株式会社（1967（昭和 42）年に東海瓦斯株式会社から LPG タンクローリー輸送部門が分社化されもの）と 1977（昭和 52）年 10 月に合併している。

同社ウェブサイト

https://www.tokaizosen-unyu.co.jp/company_enkaku.html
 (参照日 2019 年 8 月 30 日)

この統合は，1973 年の石油危機後の世界的な海運・造船不況への 1 つの対応であったと筆者は推測する。

ところで，現在の東海造船運輸株式会社の造船事業部門では，漁船の修繕と小型船の新造に注力している。ゆえに，漁船との同社のつながりは，修繕事業のみに存在する。

https://www.tokaizosen-unyu.co.jp/works_zosen.html
 (参照日 2019 年 8 月 30 日)

註 5）焼津漁業協同組合，1964，p.160。筆者が引用した箇所を焼津漁業協同組合は「水産会報」の記述であるとして引用符付で記載している。筆者は，「大日本水産会報」ではないかと考え，国立国会図書館のデジタルコレクションとして公開されている「大日本水産会報」の目次について，コレクションに収蔵されている最古の 123 号（1892 年）から焼津の漁民が文七丸との契約を結んだとされる 244 号（1902 年）のまで確認を試みたが，それらしき記事を見出すことができなかった。

註 6）同船の設計図面に関しては，伊藤，2017）。

註 7）市川造船所（三重県伊勢市大湊—1943 年に旧宇治山田市（1955 年伊勢市に改称）に編入された度会郡大湊町所在）は，1973 年に倒産，その後 2006 年まで同社労働組合員が操業を継続していた。造船所が承継されてきた建造船の図面・資料類は同年，同組合員より伊勢市教育委員会に寄贈されている（服部久士，執筆年不詳）。

註 8）漁船における発動機付漁船と，商船における機帆船において，普及の始まった時期，普及が進んだ時期が一致していると中岡哲郎は指摘する（中岡，2020）。

筆者は，中岡の指摘は意義深いと考える。その理由は 2 つある。1 つには，機帆船は，当時の日本の社会状況や技術水準を鑑みると，身の丈にあった在来技術であること，今一つは，瀬戸内海において戦前，機帆船の船主として創業した船主の少なからぬ者が，戦後，鋼船の船主に成長して，現在，愛媛船主と通称されるように，愛媛県今治市をして，船主業の集積地と化したからである。

註 9）株式会社赤阪鐵工所ウェブサイト

<https://www.akasaka-diesel.jp/about-us/history/>
 (参照日 2019 年 8 月 27 日)

ところで，船に発動機・船用機関を搭載するようになれば，木造帆船時代と異なり，航海士に加えて機関士という専門職が必要になる。静岡県水産試験所の富士丸は，県費による人材育成の手段というミッションを別途有しており，1908（明治 41）年度から遠洋漁業練習生（当初，船長・漁撈長のみを養成する課程であった）に別途，機関科練習生を募集することをはじめた（幡谷，2001）。

また，赤阪音七は，焼津に派遣される前年，明治 41（1908）年に静岡県賀茂郡下田町（現・下田市）柿崎の神社丸に池貝鉄工所製作の 12 馬力スタンダード石油発動機（同社製造初号機）を据え付けている。これは当時における下田における造船業の生成を示唆するものである。

下田には，1898（明治 31）年に澤村久右衛門が下田船渠合資会社（その後，株式会社に転換，経営者の交代などの変遷があった）を設立，1987（昭和 62）年に解散され

るまで同社は存在した。下田船渠は、漁船というよりは貨客船、とりわけ東京湾汽船株式会社（1889（明治 22）年設立・現商号東海汽船株式会社）との関係が深かった。

下田船渠以外の造船会社は、下田造船株式会社、大野造船株式会社といった小型船の造船所が存在していたが、1972（昭和 47）年 1 月に国、静岡県 の指導をうけて下田船渠を存続会社として合併している。下田港の整備がなされ、この合併の直後の 10 月に武ガ浜新工場が落成した（大河内俊雄、執筆年不明）。筆者が思うに、これは当時の世界的造船ブーム期に幻惑された過剰投資だった疑いがある。

その後、経営不振のために、取引銀行の静岡銀行・日本興業銀行の要請で、1976（昭和 51）年に大洋漁業株式会社によって経営支援がなされるようになった。しかしながら、経営は好転せず、下田船渠は、1985（昭和 60）年 8 月、来島どっくの傘下に入り、1987（昭和 62）年 11 月に株主総会において株主である来島どっくの意向により解散決議がなされるに至った（大河内俊雄、執筆年不明）。

下田船渠の解散は、下田市の地域経済に大きな影響を与えるものとして、1987（昭和 62）年 12 月 8 日の参議院運輸委員会において質疑がなされている（第百十一国会参議院運輸委員会会議録第一号 2・4 頁）。

下田船渠の跡地は、1984（昭和 59）年に設立された下田マリンタウン開発株式会社（旧ニチメン株式会社の子会社）が取得し、マリーナ等の海洋観光施設として利用されていたが、同社（解散時の株主は双日株式会社 100%）も 2005（平成 17）年に解散された（双日ホールディングス株式会社、2005）。

註 10) 山口は、丸屋文七の住所を静岡県小笠郡伊勢新田と表記しているが（山口、1964）、伊勢新田という地名が存在しなかったのも、池新田の誤りであると筆者は考える。池新田とは当時の池新田村で、1940（昭和 15）年町制施行、1955（昭和 20）年に町村合併で浜岡町となり、2004（平成 12）年榛原郡御前崎町と合併し、現御前崎市となるが、字名として池新田の地名は現存する。

丸屋文七は、1803（明治 36）年の漁船千鳥丸の石油発動機据付に先立ち、前年の 1802（明治 35）年、同人の所有する汽船「文七丸（124 総トン）」に関して焼津の漁民が、漁獲した鰹について漁獲地から港までの急送することを契約している（焼津漁業協同組合、1964）。この頃、焼津の漁民は、漁場の沖合化に対して、汽船による既存漁船の曳航とか、漁獲地からの漁獲物の汽船による急送とか、あるいは、既存漁船の発動機据付といったように、その対応について試行錯誤を重ねていた（同）。

註 11) 遠洋漁業奨励法（明治 30 年法律 45 号）は、1905（明治 38）年に全面的に改正され、遠洋漁業奨励法（明治 38 年法律 40 号）となった。もともと明治 30 年法が制定されたのは、鯨・ラッコ・オットセイの捕獲のために、外国船が日本近海に進出してきたことへの対抗措置であった。

明治 38 年法への改正は、帝国議会での法改正の審議に

あたり、牧朴眞政府委員（農商務省水産局長）が、改正によって新たに適用の対象となる事例の 1 つに、静岡県のカツオ釣り漁船を例に挙げて述べているように（『第二十一回帝国議会衆議院遠洋漁業奨励法改正法律案委員会会議録（速記）』第二回（明治 38 年 1 月 31 日））カツオ漁船の新造、カツオ漁船への発動機の据え付けに対しても、新たに奨励金交付の道を開くことを意味した。

富士丸の建造には、この改正法に基づく奨励金交付という要素も見逃せない（金指造船所六十年史編集委員会、1969）。註 12) 金指丈吉が、清水において当初、工場を設置した場所は、安倍郡清水町清水受新田であって、現在の株式会社カナサシ重工の工場の立地する場所とは厳密には異なる（金指造船所六十年史編集委員会、1969）。これは、金指造船所が、清水において複数の工場を設置し統廃合をおこなったからである。

註 13) 1905（明治 38）年、清水に漁撈部を設置した後の静岡県水産試験所は、事実上、清水に施設を集積させていく。翌年試験所が竣工させた富士丸の船籍港が清水であったことは、既に本文で触れているが、同年、試験所は製造部を清水に設置している。更に 1921（大正 10）年には日本初の漁業無線局を設置している。漁業無線局は、沖合・遠洋に展開する漁船との交信に必要な設備であるから、その設置は、漁船の大型化や技術革新と軌を一にしていると評価できる。

なお、現在の静岡県水産技術研究所は焼津市に設置されているが、それは 1971（昭和 46）年の庁舎完成とそれに基づく移転による。静岡県水産技術研究所ウェブサイト <https://fish-exp.pref.shizuoka.jp/06information/6-1-2.html>（参照日 2019 年 8 月 27 日）

註 14) 東海遠洋漁業株式会社は 1907（明治 40）年に石油発動機付漁船を建造するファイナンスを目的として設立された。それまでの木造漁船は、船主と乗組員の船舶共有という形態で建造資金が調達可能であったが、石油発動機付となると、株式会社方式で資金調達が必要な段階となったからである（焼津漁業協同組合、1964）。

註 15) とはいえ、大阪時代からの顧客との関係は維持されている。例えば、新生丸への発動機据え付けを依頼した林兼商店は、第二新生丸、第三新生丸を清水工場で竣工させていることがそのあらわれである（岡本、1986）。林兼商店の鮮魚運搬船第 1 船であった新生丸は、その船体は、兵庫県明石の小杉松五郎（小杉造船所）の建造であったが、第 2 船以降の建造は、船体の建造から金指に委ねられていた。

註 16) 現在、株式会社新来島豊橋造船の事業所となっている旧金指造船所豊橋工場は、その艀装岸壁の対岸がトヨタ自動車株式会社田原工場であり、その主力商品は自動車専用船である。

株式会社新来島豊橋造船ウェブサイト

<http://www.toyozo.jp/company>（参照日 2019 年 8 月 27 日）しかし、旧金指造船所は、豊橋進出以前から、漁船以外の船種への建造実績がある。内航フェリーや内航の自動車船

がそれである。

金指造船所工務部設計課（1965年8月）：フェリーボート「よこは丸、きさらぎ丸」について，船の科学，18巻8号，東京，pp58-63. 及び金指造船所工務部設計課（1966年1月）：自動車運搬船「日藤丸について」，船の科学，19巻1号，東京，pp70-743.

註17) 一般社団法人日本船舶電送協会がウェブサイトで公表している竣工船の一覧表から筆者が取りまとめた数字である。

<https://www.ship-densou.or.jp/tokei/gyosen/2018-shunko.html>（参照日 2019年8月30日）

註18) 静岡市には，同市をして海洋文化拠点とする考えがあり，その基本計画が策定，公表されている（静岡市，2019）．海洋産業は，既に商業段階に入った洋上風力発電を別にすると，鉱物資源の採掘にしる，潮流・海流による発電にしる，本校執筆時点では商業段階に入っていないため，国・地方自治体の政策の意味が大ききことは，あらためていうまでもない．しかしながら，造船業にしる，海洋産業にしる，究極的には，私人の事業投資に関する意思決定が重要であるという経済原則に何ら変わりはない．

参考文献

天城湯ヶ島町文化財保護審議委員会（1982）：天城の史話と伝説，未来社，東京，pp9-11.

伊藤政光（2017）：伊勢大湊の造船資料について，第31回海友フォーラム懇話会資料，
<http://k-senior.sakura.ne.jp/2017/170118-kaiyuu-No31-itou.pdf>（参照日 2019年7月19日）

大河内俊雄（執筆年不明）：造船産業合理化から地域産業を守る闘い，一般財団法人静岡社会文化会館，静岡
<http://syabun.sdp-shizuoka.com/data5/05-20a.html>
（参照日 2019年9月6日）

越後和典（1956）：日本造船工業論 - 社会科学双書 E-12，日本評論新社，東京

岡本信男（1986）：嵐に向かって錨を巻け - 大洋漁業の源流を辿る，いさな書房，東京

海事プレス社（2018）：海運・造船会社要覧 2019，海事プレス，東京

加島篤（2014）：日本水産における漁業用無線通信の系譜 I - 遠洋トロール漁業の発展と戸畑漁業無線局の開局 -，北九州工業高等専門学校研究報告，47，p.12.

金指造船所六十年史編集委員会編（1969）：金指造船所六十年史，金指造船所，静岡
株式会社カナサシ重工のホームページ
<https://kanasashi-hi.co.jp/company/>（参照日 2019年8月25日）

株式会社三保造船所（1968）：三保造船所 50 年史，株式会社三保造船所，静岡，pp4-5.

静岡市（2019）：静岡市海洋文化拠点施設基本計画，静岡

市，<http://www.city.shizuoka.jp/000808857.pdf>
（参照日 2019年9月6日）

清水直（2006）：事例に学ぶ企業再生の実際（第9話）様々な苦難を乗り越えて再生した金指造船所（その1），ターンアラウンドマネージャー，2(9)，pp91-92

清水直（2006）：事例に学ぶ企業再生の実際（第12話）様々な苦難を乗り越えて再生した金指造船所（その4），ターンアラウンドマネージャー，2(12)，p97

双日ホールディングス株式会社（2005）：子会社の解散に関するお知らせ

https://www.sojitz.com/jp/news/docs/050329_2.pdf（参照日 2019年9月6日）

中岡哲郎（2010）：産業技術史と社会経済史の接点について，社会経済史学，76(3)，p19.

幡谷雅之（2001）：第一世富士丸の誕生（下），碧水（静岡県水産試験場広報誌），96，p.7

濱田武士（2010）：伝統的和船の経済 - 地域漁業を支えた「技」と「商」の歴史的考察 -，農林統計出版，東京，pp14-16，pp47-49

戸田村文化財専門委員会（1979）：ヘダ号の建造・幕末における，戸田村教育委員会，戸田（沼津），pp222-223

服部久士（執筆年不詳）：伊勢大湊の造船業と徒弟学校 - 調査船や練習船も多数建造，三重県ウェブサイト
<http://www.bunka.pref.mie.lg.jp/rekishi/kenshi/asp/hakken2/detail.asp?record=366>（参照日 2019年7月19日）

焼津漁業協同組合（1964）：焼津水産史，焼津漁協同組合，焼津，pp159-160，p162.p213.

山口和雄（1964）：日本漁業史 第二版，東京大学出版会，東京，pp147-148.

山田万樹（1986）：かつおについて II カツオ漁業の歴史，碧水（静岡県水産試験場広報誌），35，p.2

要 旨

筆者は、本稿において、静岡県東部（駿河・伊豆）の幕末以降の造船業の歴史を取り纏め、考察を行った。静岡は、古代より、木造船の造船が盛んであることで知られ、かつ、カツオ漁業などの沿岸漁業が盛んであった。

日本の近代的造船業は、伊豆国君澤郡戸田村における、1855年のヘダ号の建造にはじまる。これはロシア人からの技術移転による。ヘダ号建造プロジェクトに関与した船大工緒明嘉吉（造船世話掛の1人）の息子、緒明菊三郎は、1872年に東京で西洋式帆船を建造する造船所（緒方造船所）を開業した。

緒方造船所に雇われた静岡県人の1人、金指丈吉（金指造船所・現在のカナサシ重工の前身・の創設者）は、1908年、静岡県清水町に造船所を建て、石油発動機を据え付けた漁船建造を始めた。金指は、東海遠洋漁業会社（静岡県焼津）の片山七兵衛社長に懇請されたからである。金指の清水進出に先立つ1906年、静岡県水産試験所に、石油発動機付カツオ漁船、富士丸（船籍港は清水）が引き渡された。こういったカツオ漁船の動力化は、明治以降の漁場の沖合化に対処することを目的とした、静岡の私人のイニシアチブによるものであった。そして前述の東海遠洋漁業会社は、1907年にカツオ漁船の動力化をファイナンスするために設立された。

この富士丸は日本で初めての動力付き漁船であった。焼津において、カツオ漁船の動力化が進むと、船用エンジンメーカーの生成（大阪鐵工所）や、金指造船からスピンアウトした技術者・職工による第二の地元造船所（三保造船所）の生成が誘発された。そして、日本ではじめての鋼船としてのカツオ漁船（1923年）は、金指造船所によって建造され、民間として漁業無線局が初めて認められたのも焼津漁業協同組合（1921年）であり、静岡の水産業と造船業は、1970年代に至るまで概ね唇齒輔車の関係を保ち共に発展した。

この静岡における、近代社会以前からの在来産業（カツオ漁業）を基礎とする近代造船業の生成・発展という史実は、日本の造船業の産業史・経済史の研究上、意義が大きいと筆者は思料する。それは該研究が、漁船ではなく商船・軍艦の建造に事業上、注力した大手の造船業にこれまで焦点が置かれ、かような造船業は、その基礎は在来産業にあらで幕末期の幕藩マニファクチュアーにあったからである。