

# 下関における鯨産業発達史

岸 本 充 弘

濱 田 英 嗣

## I. はじめに

「下関は鯨の街・・・」とよく言われる。「近代捕鯨の発祥地が下関・・・」という言葉も耳にする。下関と鯨についての歴史を遡ってみれば、元亀年間（1570年～1573年）に今の長門市で端を発した長州捕鯨は、当時としては大消費地かつ集散・流通基地の下関があったために栄えたといつてよい。西の浪速と呼ばれていた下関を中継していた北前船があったために、鯨肉や鯨油、鯨骨は大阪だけではなく、遠くは薩摩等九州各地にも流通し、広域的な取引をされていたことがうかがえる。鯨組に対する保護政策を執った長州藩は、鯨から取り立てた莫大な運上銀を、幕末に倒幕資金として使ったと言われている。

明治以降、下関は長門市で起こったといわれる近代式（ノルウェー式）捕鯨の鯨肉の集散・流通基地として、さらに拠点性を発揮した。また、第二次大戦後の日本の深刻な食糧難を救ったのは下関を出航し、小笠原で捕獲されたマッコウクジラをはじめとした鯨肉であった。さらに、戦後から商業捕鯨華やかな昭和30年代に、多くのキャッチャーボートが下関で建造され、南氷洋に向けて、母港の下関港を後に、南氷洋と下関を何度も鯨肉の冷凍運搬船が往復した。当時最大の捕鯨事業を展開していた大洋漁業(株)が、昭和24年、東京に本社を移すまで下関市に本社を置き、大洋球団（ホエールズ）も下関球場を本拠地に活躍していたことは、多くの下関市民の誇りでもあった。

これらの歴史が物語るように、鯨はかつての下関の基幹産業として、多くの市民が鯨関連産業に携わり、鯨の恩恵を受け、鯨は下関の歴史・経済・文化として浸透していった。しかしながら1987年の商業捕鯨中止以降、昭和33年に大洋漁業が下関水族館に建造寄贈したくじら館が、下関のシンボルからその座を追われ、林兼産業(株)の屋上に据え付けられていたクジラのネオンサインが取り外されたことに象徴されるように、下関の水産業衰退と相まって、下関の鯨に関する拠点性は低下の一途をたどることになる。現在行われている調査捕鯨では、わずかに2隻の標本採集船の母港として、かつての繁栄の名残を留めるにとどまっている。

平成14年5月にIWC（国際捕鯨委員会）年次下関会合が開催されたが、これを契機に下関が本当に鯨の街と呼ぶにふさわしい拠点性を過去に有してきたのかを改めて検証する必要がある。検証の理由として、第一に産業史として分析された先達の研究が非常に少ないこと、第二に下関を鯨の街と呼ぶことに対して賛否両論あること、第三に、鯨産業の発達過程を探り、鯨関連産業が下関にどの程度の経済波及効果を及ぼしてきたのかに関する作業が欠落していた点にある。今回は、紙幅の関係で割愛するが、むろん将来的に鯨を下関の地域振興や街おこしにどうつなげていけば良いのかという問題意識が根底にある。

## II. 下関と鯨の歴史の変遷を辿る

### II-i 長州捕鯨と下関

中世以降の下関と鯨の関わりを検証する上で、元龜年間（1570～1573年）に始まったと言われている長州捕鯨と長州藩の関わりを避けて通ることはできない。下関が鯨肉の集散地であり、流通の拠点であったことは、徳見光三氏の「長州捕鯨考」で明らかである<sup>1)</sup>。すなわち、「あの長大な長州沿岸の各浦に古くからあれほどの大産業が発達し、二十里を出ない近距離に下関という大都市を控えて、これに、あるいは直接に下関商人との結び付きが必ずあったであろうことは決して想像のみではない・・・下関をもって最も重要な販路としたことは一つにその地理的關係も充分にあったであろうが、またあつた下関商人の積極的進出の結果によるものではないかとも考えるところである・・・」とあり、寛政二年（1790年）12月25日に肥前国松島の深沢与六郎代理人吉丸市右衛門が肥中、島戸浦網代を借りうけて入漁することに定まって、両浦関係者に差し出した書替し証文に赤間関菊屋卯兵衛というものが証人となって記名調印している資料が掲載されている。それが当時の下関商人と長州捕鯨の間の関係を如実にあらわしているものとされている。

長州捕鯨の拠点であった通、瀬戸崎、川尻、島戸浦などで捕獲された鯨肉は、早手船により下関、芦屋、博多の諸港に回漕され、そこの問屋に入れられ売り捌かれていたという。また、下関の商人が長州捕鯨に直接資金を投じて事業に参画していたと推測される記載があるが<sup>2)</sup>、これだけの資料ではそれを断定することが難しいように思われる。しかしながら、鯨肉の流通等にかかわった経営組織の中で、興味深い研究が鳥巢京一の西海捕鯨小史の中で述べられている<sup>3)</sup>。すなわち、江戸期に西海捕鯨最大の経営を誇った平戸藩生月島の鯨組である益富組が、諸方問屋（地方問屋）を「平戸領生月問屋」と呼び、下関をはじめ上方、広島、筑前、肥後、長崎、といった地域に設けることにより、鯨商品の販売、前細工商品の購入、藩への運上銀導入などの業務を行っており、いわゆるこれら問屋が益富組の支店や出張所の役割を果たしていたと推測される点である。益富組が、西海で捕獲された鯨肉を大阪や上方へ回漕するには、北前船の流通ルートに乗せる必要があったため、北前船の中継地であった下関には益富組の問屋設置が必要不可欠であったと思われる。下関には肥後屋、油屋、和田屋、伊勢屋、網屋、布屋等の問屋が活動していたようであるが、この地域問屋も、純粋な資金貸借により益富組と関係をもつ問屋と、鯨商品確保を目指し資金を投入することによって益富組と関係を持つ問屋に大別できていたようである。代金については手形での決済がされており、支払い方法についてもこの点が特筆できる。この中で、捕鯨業においては鯨が市場性の高い商品であったため、一般の漁業経営者と違い問屋から買ったたかれることがなく、逆に価格決定権を握った問屋を従属させていたという鳥巢氏の見解が述べられており<sup>4)</sup>、益富組の経営面での基盤が強固なものであったことがうかがえる。

寛文11年（1671年）に河村瑞軒が開いた北前航路の中心に位置していた下関に、北前船により各地の物資が集まり、その中で鯨肉や鯨油、鯨骨が中継され、中継業を営んでいた問屋によって分散された。小林茂の著書において<sup>5)</sup>、越後出雲崎における集荷表資料の中に、出

荷地が肥前・紀伊で下関を經由した商品として鯨500樽の記載があり、また、小川國治の研究によって<sup>6)</sup>、下関における地域取り扱い商品として中国・上方物として鯨が上がっている。同時に安永8年(1779年)の「赤間が関問屋口銭定(仲介手数料)」の中<sup>7)</sup>に、鯨油4斗樽は1挺に付270文と定められ、また同じく安永8年1月の「蔵敷仲使賃定書」<sup>8)</sup>の中に下関で仲継された中国地方の物産に鯨が記載されている。こうしたことから、幕末に萩本藩の撫育方が赤間が関(今の新地)に置いた越荷方役所でも、鯨が扱われていたことは充分考えられる。越荷方役所は、他国船によって回漕されてくる商品を抵当として金融業を営み、倉敷料の徴収や藩内産物の入札売却を行っており、この資金も倒幕資金に充てられていたと言われている。

結論から言えば、幕末の長州藩は、保護した長州捕鯨から運上銀を、鯨を扱う直轄の越荷方役所からも資金を集め、これらで倒幕資金をまかなっていたことが推測され、その一翼を担うほど長州捕鯨が繁栄し、鯨肉の流通が盛んになったのは、大消費地であり中継貿易港であった下関があったからだとも言われている。また、幕末に資金面で奇兵隊を支え、回船業を営んでいた商人・白石正一郎の日記の記載によれば<sup>9)</sup>、鯨骨は、肥料として牛馬骨とともに薩摩に送られていたことがうかがえる。鯨骨は下関を中継して、長州藩と薩摩藩との交易によりまかなわれていたと推測され、薩長のつながりの1つに鯨があったことは間違いのないようである。

当時下関を中継していたのは鯨肉・鯨油・鯨骨等の鯨製品はもちろんであるが、捕鯨技術を含めた人の行き来も下関を中継して行われていたようである。多田穂波の「見嶋と鯨」<sup>10)</sup>の中に、九州鯨船の入船についてが記されているが、その資料から、九州鯨船が下関を經由して見嶋に入っていることがうかがえる。

## II - ii 近代式(ノルウェー式)捕鯨における下関の役割

日本でのノルウェー式捕鯨の発祥地は、明治32年に岡十郎と山田桃作により日本遠洋漁業株式会社が設立された長門市仙崎とする説が一般的である。この時に本社を長門、出張所を下関に置いていたことが、長門市と下関が近代捕鯨の発祥地と言われる所以であるが、ノルウェー式捕鯨の発祥地は、本当に長門と下関であろうか。中園成生の「くじら取りの系譜・概説日本捕鯨史」によれば<sup>11)</sup>、明治20年代に入り、ウラジオストック港を基地とするロシアの太平洋漁業会社(資本金120万ルーブル・社長はカイゼリング伯爵)がノルウェー式砲殺捕鯨船で日本海において操業を開始し、明治27年(1894年)から同社のノルウェー式砲殺捕鯨船が食料・水などの補給のために長崎に寄港し始め、29年からは長崎に鯨肉を輸出しはじめている(明治31年には1000トンの鯨肉が長崎に輸入されている)。これらの動きに刺激され、明治29年(1896年)に長崎で遠洋捕鯨株式会社が興されている。この会社は、明治30年に弥生丸、その後、総トン数123トンの烽火丸という本格的なノルウェー式砲殺捕鯨船を建造し、明治32年から朝鮮海域等で試験操業を行っている。仙崎に日本遠洋漁業株式会社が設立され、実際に捕鯨を開始する1年前のことである。しかしながら、結局漁は不調で会社自体が解散に追い込まれていくが、日本におけるノルウェー式捕鯨の発祥地は長崎である。前述したよ

うに、長崎にはロシアから鯨肉が輸入されていたこともあり、鯨肉の重要な集散地であったが、日本遠洋漁業株式会社が下関に出張所を置いていたために、明治40年代には福岡、下関が販売の中心地となり、大阪や兵庫など阪神方面でも鯨肉の販売量が急速に増大していったものと思われる。

日本遠洋漁業株式会社は、阿武郡奈古（現阿武町）出身の県議、岡十郎と大津郡出身の資産家、山田桃作が、明治32年7月20日に資本金10万円で仙崎に設立した、ノルウェー式近代捕鯨の会社である。岡は奈古で酒造業を営んでいた西村利右衛門の五男として生まれた後、親戚で同じく酒造業を営む岡吉輔の養嫡子となり、萩中学から慶応義塾に学び山口に帰郷後は酒造業のかたわら県会議員を務めていた。福沢諭吉の教示により韓国周辺の海洋資源に注目していた岡は、ロシアの国策がらみの捕鯨会社事業に大きな影響を受けていた。一方、岡の親戚にあたる山田桃作は大津郡沢江（現三隅町沢江）の資産家山田興三郎の子として生まれ、長州鉄道の創立や下関市の港湾改良委員としても活躍している。山田は、明治16年（1883年）に近海捕鯨会社一〇（いちまる）捕鯨会社を興すが思ったようにふるわなかった。その後、岡十郎の計画が進まない情勢を見かねた山田桃作が資金集めに奔走し、山口県捕鯨会社、後の日本遠洋漁業株式会社が設立される。このとき、出張所を下関の岬之町三百目付近の海岸に置いているが、創業から5年目の明治37年秋には、下関市に本社を置く、「東洋漁業株式会社」が合併発足し、創立総会を下関の春帆楼で行っている。さらに明治42年には、当時12社あった捕鯨会社による乱立・乱売による鯨肉価格の暴落をくい止めるため、4社が大同合併し、東洋捕鯨株式会社が設立される。合併の背景には、捕鯨会社の乱立・乱売に市場・流通機構が追いつかず、その不備のために、多くの鯨肉が腐敗、投棄されていたことがあり、12社を統合するために岡と山田が尽力し、下関で会議が開かれたが、お互いに歩み寄ることができなかったと言われている。

大阪で設立され、本店を大阪に置いた東洋捕鯨株式会社は、社長に岡十郎、監査役に山田桃作が就任し、支店を東京と下関の岬之町字王司山に置いた。また、出張所を博多に置き、青森、宮城、石川、千葉、三重、和歌山、徳島、高知、宮崎、鹿児島、長崎と韓国に計20カ所の事業場を置いていた。東洋捕鯨株式会社は、捕鯨船18隻、解体船13隻を保有し、年間一千頭以上の鯨を捕獲し、当時の日本で3分の2のシェアを占めていたという。監査役に退いた山田桃作は、東洋捕鯨が捕獲した鯨肉を原料とする食料加工品等を扱う委託問屋である「伊佐奈商会」を大阪で設立し、下関をはじめ、国内はもとより満州、韓国にも支店を設けていた。このように見ていくと、日本におけるノルウェー式捕鯨の発祥地は長崎であるが、ノルウェー式捕鯨を用いて捕鯨を事業として軌道に乗せたのが、岡十郎と山田桃作の日本遠洋漁業株式会社であり、その根拠地が仙崎であり下関であった。

## II - iii 南氷洋捕鯨と下関

大正5年（1916年）、東洋捕鯨株式会社はさらに11社を統合し、全国の捕鯨事業をほぼ独占していく。その6年後、大正11年（1922年）には、朝鮮通漁によって資本蓄積をはたした林兼商店（大正2年に下関市竹崎町に本店を構えた大洋漁業の前身）が、土佐捕鯨を吸収して

林兼捕鯨部を新設し、近海捕鯨に乗り出していく。林兼は大正11年に冷凍運搬船の播州丸を彦島の三菱造船で建造し、大正13年には日本最初のブライン式冷蔵庫を現在の彦島老町に建造し、下関での事業の強化を図っている。また、東洋捕鯨はさらに企業合併を経て、昭和9年（1934年）に日本捕鯨株式会社（後の日本水産）<sup>12)</sup>として生まれ変わり、同年日本で初めて南氷洋捕鯨に乗り出す。日本捕鯨(株)は昭和9年に当時の巨大会社、日本産業(株)、いわゆる後の日産コンツェルンの傘下に入り、昭和11年9月に日本合同工船(株)とともに、共同漁業に合併され、捕鯨の名称が消え、昭和12年3月に、日本水産(株)となる。大正15年（1926年）に建築された日本捕鯨(株)別館が下関に現存（現・島津海運ビル）し、昭和20年に日本水産が島津海運に売却しているため、少なくとも大正15年（昭和元年）から昭和11年までは、下関に日本捕鯨(株)の支社か営業所が存在していたと思われ、また、第2次世界大戦の影響で日本水産の捕鯨事業は昭和17年で出漁を中止しているため、昭和20年に島津海運に売却されるまでは日本水産の営業所として使用されていたと思われる。

日本が南氷洋捕鯨に乗り出したのは、それまで日本沿岸の北海道、三陸から紀州、土佐、西海や朝鮮、黄海で行われていた沿岸・沖合捕鯨での漁場がほぼ開発されつくされたのに加え、ノルウェー式砲殺捕鯨の導入により鯨の捕獲量が飛躍的に増大し、漁場によっては鯨が減少に転じたことが背景にあった。

一方、林兼商店捕鯨部は、昭和11年（1936年）に林兼の傍系会社として大洋捕鯨株式会社を創立した<sup>13)</sup>。南氷洋捕鯨に乗り出すにあたり、純国産捕鯨母船「日新丸」を神戸の川崎造船所、捕鯨船を神戸及び下関三菱（第三、第五玉丸）、大阪藤永田、函館船渠にそれぞれ2隻ずつ発注している。日新丸船団は、出航後志野船団長を失うなど前途が危ぶまれたが、社長の中部幾次郎が長崎無線を通じ、下関の自宅から第一線を指揮し、翌昭和12年4月に、鯨肉116トン、鯨油1万5千トン、尾羽塩蔵131トンを下関に水揚げしている。こうして南氷洋捕鯨は昭和16年まで続けられたが、戦局が激しくなるにつれて母船や捕鯨船は軍に徴用されその殆どは姿を消していく。

戦後、食糧難事情の緩和のためGHQが小笠原近海捕鯨を日本政府に許可し、昭和21年（1946年）改称した大洋漁業は旧海軍の特殊輸送艦を改装した捕鯨母船と捕鯨船2隻、運搬船6隻を下関の唐戸岸壁から小笠原に向け出向させた。同年GHQは日本国内の逼迫した食糧事情の緩和等を理由に南氷洋捕鯨を許可し、2船団が出漁し、本格的な南氷洋捕鯨がスタートする。日本の捕鯨船団は昭和36年（1961年）には7船団になり昭和30年代～40年代前半にかけてが母船式砲殺捕鯨の全盛期であった。下関では昭和22年（1947年）に捕鯨船の関丸を建造した林兼造船が昭和36年（1961年）までに計32隻の捕鯨船を建造し、下関が捕鯨船の基地化していく。

昭和26年（1951年）には、南氷洋に出港していた天洋丸が捕獲した鯨肉を下関に上げているが、この後、下関は国内の主要な鯨肉の水揚げ地の1つになっていく。同年、南氷洋では捕鯨オリンピックが開幕するが、その一方で、大洋漁業の本社が昭和24年（1949年）に下関から東京に移転し、捕鯨の基地としての拠点性という意味では大きなマイナスが発生する。昭和5年に共同漁業（今の日本水産）が下関から戸畑に移転したことに続き、下関を根拠地

としていた大手2社が下関を離れたのである。

### Ⅲ. 下関の鯨における拠点性を検証する

#### Ⅲ-i 拠点性の概念

下関が鯨の街であったことは、これまで検討した歴史の変遷から、ある程度推測できる。ただし、鯨の街としての根拠を何に見いだすのかが重要である。本論では鯨産業史という視角から、それを「拠点性」とした上で検証することを目的としている。つまり下関を、捕鯨基地及び根拠地として見た場合、①水揚げや取扱高、鯨肉を利用した水産加工の拠点性、②捕鯨だけでなく、広く鯨及び捕鯨関連のすべての産業まで対象を広げて、それらの生産額や経済波及効果での拠点性、③鯨肉の消費量や根付いている食文化を通じて、鯨食としての拠点性が下関に該当するかどうか検証が必要と思われる。ただ、鯨産業は、関連産業のすそのあまりにも広すぎ、すべてを検証することは物理的に難しく裏付けとなる資料も不十分なものが多い。したがって、近代・現代において下関の鯨を産業として位置づけた場合、事業として採算に合うことを可能にした根拠地であり、林兼・大洋漁業の発祥の地として、鯨肉の流通・加工・販売、捕鯨船建造等の関連企業が誕生し、発達していった拠点地の1つであったことを統計資料で検証したい。

#### Ⅲ-ii 漁港・商港水揚

下関は古くから陸海の交通の要衝とされてきた。下関港は明治32年（1899年）に関税法に基づく第1種港湾に指定され、一般開港場となった。大正10年（1921年）から昭和4年（1929年）までの間、第一期修築工事として唐戸～岬之町に至る東港区が築造され、昭和12年（1937年）に着手した第二期修築工事により、関門海峡の一部で急流のため難所と呼ばれていた「小瀬戸」を締めきるとともに第一突堤が築造されている。下関港（商港）はほぼこの昭和12年頃に現在の形になっており、また下関漁港も、昭和17年頃にはほぼ現在の形になった。

下関の主な港湾施設は現在では港湾法に基づき下関市（港湾局）が管理する港湾施設（いわゆる商港）と、漁港法に基づき山口県（下関水産振興局）が管理する下関漁港施設（いわゆる漁港）と下関市（水産課）が管理する漁港に分かれている。山口県が下関漁港の漁港管理者になったのは昭和27年（1952年）、下関市が下関港の港湾管理者になるのが昭和37年（1962年）である。下関に入港した捕鯨船と冷凍運搬船が主に入港していたのは、大洋漁業が所有していた下関第二冷凍工場があり、対岸に林兼造船があった下関漁港であったようである。

しかしながら、戦後の第1次を除いて、下関には大洋漁業の捕鯨母船が入港していない。日本水産も、船団の基地が主に神戸港であり、昭和5年の戸畑移転後は、下関に日本水産直営の冷凍工場や冷蔵施設がなかったため、南氷洋で捕獲した鯨肉の冷凍運搬船が下関港に入ることはなかったようである。ただ、戦前、三菱重工下関造船所で日本水産の捕鯨船の艀装や建造が行われており、日本水産の捕鯨船が沈没した際には、その修理を三菱重工下関造船所で行っている。日本水産の一部の捕鯨船が下関でメンテナンスしていたのは間違いない。

一方、極洋は当初神戸が本拠地であったが、東京に本社を置いた後は、広島、福岡に支社があり、下関とは関連がないように思われたが、昭和37年に林兼造船で捕鯨船第25京丸を建造し、メンテナンスのために林兼造船にドック入りしていることから下関は極洋もつながりがあることがわかった。このように見ていくと、商業捕鯨当時の3大捕鯨会社は、すべて下関となんらかの関係があった。

大洋漁業の母船が下関に初めて入港するのは昭和48年1月31日であり、下関商港に地洋丸(9,046トン・捕鯨冷凍母船)が入港している。それまでは、捕鯨船や冷凍運搬船を中心とした入港にとどまり、昭和24年に大洋漁業の本社が東京に移転してからは、捕鯨船団の基地は横須賀の長浦港となっている。戦前では、大洋漁業の船団は、昭和11、12年は神戸港から出港、昭和13年は大阪港、昭和14、15年には横浜港より出港しているが、捕鯨船団の基地は定まっていなかった。下関商港・本港地区の最大係船能力は、現在の第一突堤10号岸壁の13m岸壁で2万トンである。当時の捕鯨母船は2万トン以上あり、下関商港には接岸することができなかった。また、下関漁港は航路が狭い上に、水深が浅く、航路を浚渫しなければ、最大で2,000トンクラスの船しか接岸することができない。過去に数度捕鯨母船が彦島西山沖に沖泊めされ、沖泊めされた母船から仲積船で鯨肉が降ろされたという。当時下関港に入港していたのは、メンテナンスのためにドック入りする林兼造船で建造された捕鯨船と、900トン~1,500トンの冷凍運搬船(仲積船)の播州丸が中心であった。しかし、聞き取りによると、冷凍運搬船(仲積船)で鯨肉をおろしていたのは、下関港だけではなく、東京、横須賀、大阪、呉、博多にも同じように鯨肉をおろしていたことから、大洋漁業が各港に所有していた冷凍工場の所在地には鯨肉をおろしており、下関港はその1つであった。

下関漁港における鯨肉水揚げのピークは、昭和37年の15,031トン(下関漁港の水揚げの6.4%を占めていた)であり、その後は減り続け、昭和45~46年に1万トンを超えたものの、それ以降増えることはなかった。しかし、この水揚量には、下関商港に上げられた鯨肉がカウントされていないため、下関全体でどれだけの水揚量があったのか、正確な数字は不明である。下関漁港が山口県水産振興局の管理であるのに対し、下関商港は下関市港湾局が管理し、冷凍鯨肉の陸揚げ量は港湾統計上の数字として上がってくるが、港湾統計上は鯨肉の分類がないため、数字がはっきりしない上、根拠となる個々の数字を記載した個票の保存年月が過ぎ、個票自体が処分されているために把握できない。ただ、過去の新聞等資料から、下関商港に陸揚げされた鯨肉のトン数がある程度は把握することができ、下関漁港と下関商港で併せてどれくらいの取り扱いが行われていたかを推定することができる。

表1をみられたい。同表は昭和31年~昭和38年までの間の南氷洋捕鯨で、日本が捕獲し生産した冷凍鯨の総生産量のうち、下関商港及び下関漁港全体でどれくらいの割合でその冷凍鯨が陸揚げされてきたかを推定した表である。これによると昭和31年がピークで、南氷洋で捕獲された鯨肉全体の約20%が下関で上がっていたことがわかる。また、取扱量だけを見ると、昭和36年には2万トンを超えており、昭和36年~昭和38年頃が取扱量のピークであったことも示されている。昭和39年以降は、水産業累年統計年報等により下関港での冷凍鯨の取扱数値を推定値も含めて記入しているが(表2参照)、基本的に下関港の数値には、他市場

で1次水揚されたもの及び輸入分は含まれていない。これに対し、漁港の数値はこれらが含まれ数値の信憑性問題があるけれども、今となつてはその数字の正否を検証することが非常に難しい。そのため、山口統計情報事務所の数値と、下関漁港の数値及び資料等から下関商港に上がった数字を加味して、トータルで下関に上がった冷凍鯨肉の取扱量を上げている。しかし、実際にはもっと多くの運搬船が下関商港に入港していたと推測されることから、あくまで確認できた最低限の数字であり、下関漁港を含む下関港全体では、昭和30年代後半に毎年2万トン前後の鯨肉が上がっていたことはほぼ間違いない。また表2から、昭和39年から昭和50年の間の下関での冷凍鯨肉取扱が、年によっては東京・大阪中央卸売市場や博多港を上回っており、東京や福岡と比較しても肩を並べるほどの取扱実績があったことは明らかである。

ところで下関港がトロール漁業の基地として成長した要因の1つが、氷の入手が容易で冷凍保存設備が完備されていたことがあげられる。下関市史によれば、明治41年に天然氷を販売していた垢木万吉が日産5トンの製氷所を設けたことに続き、中島製氷（小倉）、関門製氷（門司）が発足後、大正6年に阿弥陀寺町に日東製氷の工場が設置されている。林兼商店が鮮魚冷凍の事業に着手した翌大正13年（1924年）に大洋漁業の第一冷凍工場の前身である日本初のブライン式冷蔵庫を、百万円の工費を投じて彦島老町に建設している<sup>14)</sup>。ブライン式冷蔵庫とは、摂氏零下5、6度の塩水の中に鮮魚を入れて冷凍させる方法で、国内では初の施設であった。遠洋漁業の進展に伴い収容能力が不足し、昭和2年には第二工場が、昭和6年3月には昭和冷凍製氷（株）今浦工場（後の日本水産）が建設され、昭和12年に小瀬戸の締め切りが完成すると、林兼はトロールや南氷洋捕鯨船の基地工場として第二冷凍工場の建設にとりかかり、昭和16年10月に完成した。昭和30年現在下関市内の冷凍冷蔵能力は、工場数12で13,655トンであった。つまり、下関は遠洋漁業・トロールの発展に伴い、水産都市として東洋一の冷蔵施設を所有し、南氷洋捕鯨基地としての条件が整備されていたのであった。

### III-i-iii 流通・加工

南氷洋で捕獲された鯨肉は、缶詰・ハム・フィッシュソーセージが各会社の自社ブランドとして加工・販売されていたが、それ以外の鯨肉は、各社が特約店に卸していた。大洋漁業の商標である㊤印の冷凍鯨肉は、昭和5年に現在の尾鷲市に事業場を建設し、捕獲したイワシクジラを運搬船で下関に送り缶入り冷凍にされたものが最初であると言われている。戦後、大洋漁業・㊤ブランドの缶詰・ハム・ソーセージを生産していたのが大洋漁業の傍系会社であった林兼産業であった。林兼産業で生産された製品はすべて大洋漁業下関支社営業部で販売されていた。林兼産業が魚肉ソーセージ製造・販売に着手したのは昭和29年6月になってからで、この時すでに下関から戸畑に移転していた日本水産は、魚肉ソーセージを事業化していた。当時の日本国内で魚肉ソーセージを生産していたのは、大手では、日本水産戸畑工場だけであったと言われている。

昭和33年度の全国魚肉ハム・ソーセージの総生産高は3億5千万本（47,000トン）で、大洋漁業関連で1億4千万本（18,800トン）を生産しており、全国の総生産の41%を占めていた。

このうち、下関では7,700万本（10,300トン）と全国の22%を生産している。昭和34年9月に林兼産業は大規模な工場増築を行い、日産80万本、年間で約2億3,000万本のフィッシュソーセージの生産が可能となった。これは、国内の総生産の66%を占めるほどの能力を持ち、下関の工場が拠点であったことの証拠である。大洋漁業の工場でのハム・ソーセージの生産は、日産80万本の下関工場を筆頭に、東京大森工場45万本、大阪工場10万本、築島工場10万本、青森工場6万本、札幌工場7万本の計158万本が生産可能となっていた。ただし、下関工場は協定により大阪以西が販路となっていて、西日本の半分を下関工場でまかなっていたと推測される。林兼産業での聞き取り調査によると、鯨肉を使った㊤ブランドのハム・ソーセージは、昭和29年から製造が開始され、昭和40年代の終わりまで鯨肉を主原料（約24%～30%が鯨肉）とした練製品としてフィッシュハムやフィッシュソーセージが販売されていた。それによると、昭和33年は全国で約14,100トンの鯨肉がハム・ソーセージに使われ、そのうち、下関では約3,090トンの鯨肉が使われた計算になる。また、昭和34年林兼産業の増築以降は、計算上最大で年間9,300トンの鯨肉が使われていたことになる。時代が少し下るが、昭和49年の新聞によると、ハム・ソーセージに鯨肉が4,500トン使われ、4億本が生産され、そのうち下関周辺では年間5千万本食べられたという。山口県フィッシュソーセージ生産は、ピーク時の昭和36年から37年には山口県水産加工品の全体生産量の4割近くを鯨肉使用のフィッシュソーセージが占めていた。林兼産業が生産したものの中で、鯨肉はフィッシュハム・ソーセージだけでなく缶詰にも使用され、鯨缶詰も生産されていた。林兼産業の缶詰生産地である、下関、萩、浜田、長崎、唐津、柳川、塩釜の7工場のうち、主力生産地は、下関工場であった。元来、林兼産業は昭和31年1月に旧林兼産業と日新缶詰(株)が合併してできた会社で、昭和34年に新工場になってから下関本社の缶詰工場では1ライン日産1200缶の生産能力を有していたと言われている。聞き取りによると、林兼産業としては昭和28年頃から鯨を原料とした缶詰を生産しており、「鯨大和煮」「鯨フレーク」「鯨焼肉」の3種類を主に生産していた。下関の生産は昭和35年までで昭和36年からは林兼産業の熊本にある子会社（現林兼デリカ）に生産を移管し、昭和45年まで生産していた。

また、山口県は昭和29年～50年の間で各年に生産されたフィッシュソーセージの生産量で13～23%を占め、各年で全国1位ないし2位の実績をほこっている。山口県のフィッシュソーセージ生産は、ほぼ100%を下関の林兼産業が生産しており、全国的に、下関が鯨肉を利用したフィッシュソーセージや缶詰の生産拠点であったことは間違いない。

下関に陸揚げされた鯨肉は、一般の水産物流通形態とは異なる特殊な形態をとっており、現在の調査捕鯨の鯨肉流通において一部にその名残がみられる。マル幸商事・古田社長や唐戸市場内・藤本商店等への聞き取りによると、九州・山口では、問屋が捕鯨各社から直接仕入れをしていた関係で、日本沿岸で捕獲された鯨以外、市場に鯨肉を卸すことはなく、いわゆる市場外流通となっており、商業捕鯨時代には、大洋、日水、極洋のそれぞれの会社で代理店、取引先、販売先が決まっていた。下関市内では、大洋漁業はマル幸商事、日水は、大栄鯨（現在は廃業中）、極洋は山二水産（東大和町にあったが倒産）というように、各地に捕鯨各社の特約店があった<sup>15)</sup>。

下関の場合は、陸揚げした鯨肉の一部を大洋漁業の傍系会社である林兼産業が主に缶詰とフィッシュソーセージに加工し、㊸ブランドとして大洋漁業下関支社が販売していたが、残りはマル幸商事のような問屋・加工屋に直接卸していた。マル幸商事は、問屋でもあり加工屋でもあるので、大洋漁業から仕入れたものをベーコン、尾羽毛、学校給食用赤肉として加工・販売し、特に学校給食用においては、福岡県の学校給食を窓口九州全域や名古屋、岡山を始めとした中国地方等広範囲に出荷していたもようである。また、背中の皮の塩漬けは新潟、大阪、神戸に出荷し、通常関東、新潟あたりまでを範囲としていた。商業捕鯨当時、大洋漁業と取引のある鯨肉会社は鯨友会という組織を作り、これらの了解なしには新しいところには鯨肉を卸すことができないほど強い影響力を持つ団体でもあったので、市場に卸すことはなく、ほぼ独占的なルートを構築し、親会社より鯨屋のほうが強い力を持っていたという特殊な事情があったようである。マル幸商事は、明治・大正期にかけて発展した西宗商店と深いつながりがあるが、西宗商店は、最後の長州捕鯨である明治20年頃には通、瀬戸崎、川尻などの鯨組有志の後援を得て鯨類の一手販売を委託されており、明治30年（1897年）に岬之町に店を構えて、その後、東洋漁業、東洋捕鯨株式会社と再編されていく中で、鯨問屋・西宗商店は漁獲鯨肉一手売捌元として隆盛を極めていたという。

1987年に商業捕鯨が停止され、調査捕鯨になってから、鯨肉の流通は変わり、赤肉と白手（業界用語で畝やベーコンのことを言う）の2つのルートができている。赤肉は鯨研が共同船舶へ販売委託<sup>6)</sup>し、共同船舶→(六大)中央市場→仲卸へと荷割されるが、山口県の場合、九州・山口鯨協議会に加盟している会員が、福岡県魚市場(株)を通して入手する（代金は福岡県魚市場へ）。例えば、赤肉は、福岡県魚市場から会員であるマル幸商事に入った後、下関市内の唐戸市場内・藤本商店等の鯨肉専門の販売店や大阪魚市や中国5県のスーパーに卸される。しかし、赤肉以外の白手は共同船舶から直接荷割がくる。このため、市場で競られる沿岸ものの鯨は一般の魚屋で販売されているが、これを直接共同船舶から荷割を受けているところが販売すると、荷割がしてもらえなくなるというルールのため、沿岸ものは扱えないということである。これは、商業捕鯨当時の名残として残っている慣習的なものといえる。この件について、共同船舶(株)の聞き取りでも、白手ものは商業捕鯨が行われていたときに実績のある会社に直接卸しているためとのことであった。鯨肉の流通ルート及び価格の決定方法については、鯨研が副産物処理販売基準を作成しており、それに基づいて適正な流通が図られているが、流通枠にはいくつかあって、前述した六大市場に卸す市場売渡枠やアトピー患者や学校給食用の公益枠（約20%）、宅配枠、料理店用需要枠、缶詰原料・一般加工枠等があり、特に市場の枠では、沖縄県を除く各県ごとに比率に基づいた市場の荷割を決めて出されており、その比率は、旧自治省世帯数調査の都道府県別世帯数に旧総理府家計調査の県庁所在地都市の生鮮鯨肉消費量を乗じて推計された数字に基づいており、山口県は1000分の37で、大阪、東京、福岡、兵庫、長崎、北海道、愛媛に次いで8番目に過去の消費量が多い。また、価格の決定方法については、マスコミを入れて公開している販売委員会で決定した統一価格で出すことになっているが、近年は水産物全体の消費低迷もあり鯨肉がだぶつき気味の傾向にあるようだ。

ところで、昭和41年に下関漁港の年間水揚げが28万トンを超え、日本一を記録したが、その鮮魚を全国各地に輸送する手段として大きな役割を果たしたのが、鉄道であった。昭和2年（1927年）から下関漁港と関東・関西を結ぶ鮮魚急行列車が運行され、昭和41年（1966年）10月3日から高速鮮魚特急貨物列車の運行が開始された。当時、鯨肉の輸送に携わっていた下関海陸運送新門司支店の山本氏に対する聞き取りによると、鯨肉の輸送も「とびうお号・ぎんりん号」で行われていたが、鮮魚との混載で1列車全てが鯨肉というのはなかったようである。そのため、統計上は鮮魚としかでてこないうえ、数字も残っていないため、どの程度鯨肉を輸送したかは不明である。昭和30～40年代は高速道路網ができていなかったため、関東方面に送る鯨肉は全て列車で、関西方面はトラックと列車が半々であったようだ。表3によると、昭和39年に下関漁港に上がった鯨肉のうち、約78%は大洋漁業等の冷凍庫に直接入庫され、残りの22%が他市場等に出荷されている。（大洋漁業下関支社の冷凍工場では、昭和46年の取扱量約3万トンのうち鯨肉の取扱量は約20%・約6000トン）。その内訳は、58%が九州方面への出荷となっており、関東への出荷がないことがわかる。

### Ⅲ－iv 鯨関連産業

下関の鯨を支えた大洋漁業は、周知のとおり大洋コンツェルンと呼ばれる企業集団を形成していた。具体的には、漁業部門、冷蔵、冷凍部門、缶詰及び加工製造部門、輸送部門、商事部門、資材関係部門、造船部門等の産業集団を形成し、昭和33年度実績で総売上458億円をあげる大会社であった。下関にも大洋漁業の関連会社が本社、工場を置き、大洋漁業の産業集団の一翼をになう事業を行っていた。

その中で、林兼造船は、昭和22年～36年までに32隻の捕鯨船を建造していた。徳山の大洋漁業・捕鯨事業の歴史、建造実績表等の資料から<sup>17)</sup>、表4－1、4－2のとおり戦後、大洋漁業が発注した捕鯨船、冷凍運搬船が30隻、大洋漁業以外の発注捕鯨船が11隻確認できる。また、林兼造船(株)の漁船建造実績表によれば、昭和35年から昭和58年の間に下関造船所で建造された船は220隻で、そのうち捕鯨船は23隻にのぼる。商業捕鯨当時、捕鯨船を建造していたのは、林兼造船、日立造船（向島・因島）、新潟鉄工等であったが、新潟鉄工は建造数が4～5隻程度であった。現在林兼造船は合併により消滅・解散し、調査捕鯨に使用している目視採集船のメンテナンスは、林兼造船を引き継いだ彦島のサンセイ(株)で行っている。サンセイへの聞き取りによると、捕鯨船の建造コストは1隻約20億円を要するが、特殊な装備が多いため、ドック入りして下関市で直接調達できる部品が、商業捕鯨当時は40%程度あったものが、現在は10～20%しかないという。具体的には、スプリング・リセス装置（衝撃緩衝装置）、捕鯨砲<sup>18)</sup>、集鯨用ホール、歩道橋、砲手待機場所、探鯨機、耐水構造の鉄板や、高馬力エンジン（約3600馬力）等々であり、昭和10～20年代は自前の蒸気（レシプロ）エンジンであったが、現在は製作をメーカーに発注している。捕鯨船は、5年に1度定期検査があり、それ以外に中間検査が入る。南氷洋から帰って来た場合は修理等で1ヶ月入り、その後1週間海上試運転をするが、ドック入りは基本的に建造した場所で行うために、建造場所が母港になり基地化する要因になる。下関が捕鯨船の基地であったと言われるのは、林兼造船

で建造された捕鯨船がメンテナンスを行う母港であったからであり、母船の基地であり、南氷洋捕鯨船団の基地であったという表現は適切ではない。

### Ⅲ－v 鯨関連産業による経済効果

前述したように、鯨関連産業は裾野が非常に広く、鯨だけではなく、鯨以外の水産関連の製品製造や出荷等が数字として合わせたものが多く、鯨だけを抜き出すのは非常に難しい。それに加え、下関に2万トンを超える鯨の水揚げがあった昭和30年代後半の資料が不十分で、経済波及効果をはじき出すことも困難である。しかしながら、表5のとおり確実な数字として残っている昭和39年の冷凍鯨とフィッシュソーセージの生産額に限り、水産業累年統計年報の単価を参考に取扱額を算定すると、冷凍鯨とフィッシュソーセージだけで、下関における食料品出荷額の実に26%を占め、下関市全体の製造品出荷額の合計の7%を占めるほど取扱額としては大きい。これには含まれていないが、捕鯨船の建造費、また、メンテナンスを含む維持管理費、出港に際しての資材・食料等の積み込み、その他、鯨に関連するすべての産業の取扱高は、商業捕鯨当時としては、下関の製造品出荷額合計の3割近くを占めるのではないかと推定される。

ところで、捕鯨船団の維持経費に関して興味深い資料がある。昭和26年と少し古いですが、南氷洋捕鯨船団の資材関係経費と収支内訳である。それをみると資材関係で一番多いのは燃油・潤滑油であり、資材経費全体の実に53.1%を占めている。全支出の4分の1を資材費が占める。この比率は基本的に昭和30～40年代もかわってないと思われる。商業捕鯨当時捕鯨船の基地であった下関では資材関係の半分近くを調達できたと推測されるため、少なくとも商業捕鯨当時資材関係に限って年間約4億円、また捕鯨船がドック入りしていた下関では、修理費の半分近くが下関で落ちていたと考えられ、その金額年間約1億6千万円とあわせ下関の直接効果は計6億円近いのではないかと推定される。

### Ⅲ－vi 鯨肉消費

下関が鯨の街と呼ばれる要因として、下関に鯨の食文化が根付いているということもよく言われる。昭和28年に発刊された「捕鯨」（前田敬治郎著）によれば<sup>19)</sup>、鯨肉の消費傾向を地域的に見ると、古くからの根拠地である福岡・佐賀・長崎の北部九州が第一位で、その次は阪神を中心とした関西地区、最後に関東以北となっており、特に九州が鯨肉販売の最大の顧客であって全国消費の半数近い数字を示していた。九州では厄年、還暦祝い、冠婚葬祭、年末年始などに鯨肉で祝ぜんを賑わす習慣があることに加え、かつては飯塚、田川を中心とした炭鉱労働者が塩鯨をかじりながら労働していたこともあり鯨肉の消費が多かった。九州の人口は日本全国の約10%にあたるが、近年まで鯨肉の消費は全国の約30%を占めていると言われていた。九州でも福岡県、特に福岡市の消費量は極めて多く、1人の年間鯨肉消費量は全国平均の5倍に達している。北九州市でも、昭和47年当時鯨専門の間屋が4軒、専門の小売店が250軒あり、当時北九州市の小学校では月2回鯨肉を使った給食を出し、9万8千人の児童に1人当たり月2回で70グラム、月に合計で7トン、年間84トンの鯨肉を使っていた。

関西以西で当時鯨の専門小売店は、福岡、北九州、下関、長崎にあったという。阪神地区が多いのは、高知、和歌山県で捕獲された鯨肉が塩蔵で送られていた江戸時代からのものであり、第3の消費地と呼ばれた東北地方は加工した鯨肉が農山村地区で消費されていた。東北地方では、明治41年（1908年）に東洋捕鯨(株)鮎川事業場で鯨肉の缶詰を日本で初めて試作試売したことから、鯨缶詰の消費が多かったようである。これに対し下関では、節分に鯨肉を食べる習慣や、北浦で年末に鯨肉を食べていたことがうかがえるし、戦後もカンカン部隊が山村に塩漬けの鯨肉を売りに行ったり、小串では肉屋が無くても鯨屋があるほど鯨肉は庶民に根付いていたことがうかがえる。また、江戸時代から続く市の無形民俗文化財である下関市蓋井島の「山の神神事」では鯨の尾羽毛と鯨油がお供物やまかない料理として現在も使われている。鯨肉の最大消費地である福岡県に隣接し、九州と阪神という鯨肉の消費地にはさまれた下関は、必然的に鯨肉消費が多かったと推測される。当時唐戸にあった大洋漁業直営の鯨料理屋・日新では、年間に年間ナガスクジラー頭分、約80トンの鯨肉が使われていたという。昭和49年4月11日付山口新聞に、「現在下関周辺で消費される鯨肉は約一千トン」という記事がある。昭和49年に下関に水揚げされた鯨肉は推定で4357トンであった。

表1

日本の南水洋捕鯨漁獲量(冷凍鯨肉)全体に対する下関港における水揚量割合

単位:トン

年	56年(S31)	57年(S32)	58年(S33)	59年(S34)
下関港水揚冷凍鯨(A)	6,829	7,692	12,579	12,666
国内全体水揚量(B)	35,746	58,955	79,501	83,799
A/B * 100(%)	19.1	13.0	15.8	15.1

年	60年(S35)	61年(S36)	62年(S37)	63年(S38)
下関港水揚冷凍鯨(A)	9,865	20,140	18,531	19,332
国内全体水揚量(B)	96,175	121,465	160,821	142,560
A/B * 100(%)	10.3	16.6	11.5	13.6

注) 水産業累年統計(農林水産省)、山口県漁港統計、統計下関、農林水産省山口統計情報事務所下関出張所等の資料より作成。

表2

## 漁港・市場別冷凍鯨の水揚・取扱量

単位:トン

年	64年(S39)	65年(S40)	66年(S41)	67年(S42)
全国(A)	—	177,488	150,136	141,695
東京中央卸売市場	11,370	12,066	9,547	9,447
大阪中央卸売市場	12,874	14,544	13,275	12,308
博多港	9,095	17,496	11,564	22,021
下関港	8,727	8,497	13,989	10,041
(参考)下関漁港	10,323	9,815	3,971	2,745
(参考)推定下関港全体(B)	10,323	9,815	13,989	10,041
(B)／(A) %	—	5.5	9.3	7.1

年	68年(S43)	69年(S44)	70年(S45)	71年(S46)
全国(A)	109,544	(50,543)	(51,412)	(54,108)
東京中央卸売市場	8,890	7,351	5,165	4,341
大阪中央卸売市場	13,519	13,471	12,362	11,639
博多港	23,759	15,139	16,590	15,044
下関港	4,984	5,405	3,829	7,185
(参考)下関漁港	2,243	2,059	11,102	10,154
(参考)推定下関港全体(B)	4,984	5,405	11,102	10,154
(B)／(A) %	4.5	—	—	—

年	72年(S47)	73年(S48)	74年(S49)	75年(S50)
全国(A)	(53,898)	(34,474)	(29,941)	—
東京中央卸売市場	4,107	4,295	4,559	3,394
大阪中央卸売市場	11,971	13,605	10,551	9,584
博多港	18,190	—	12,313	6,514
下関港	8,995	2,083	1,040	211
(参考)下関漁港	3,955	2,608	2,553	552
(参考)推定下関港全体(B)	8,995	5,908	4,357	3,852
(B)／(A) %	—	—	—	—

注) 水産業累年統計(農林水産省)、山口県漁港統計、統計下関、農林水産省山口統計情報事務所下関出張所等の資料より作成。

(注)

- 表1の昭和31～38年までの南氷洋捕鯨による国内全体水揚量に対する下関港における水揚げ数値は、下関港水揚げの中に一部北太平洋、日本近海、輸入ものがあるが、殆どが南氷洋捕鯨による冷凍鯨肉であり、大勢に影響がないため、数値をそのまま使用している。
- 表2の昭和44年から昭和50年までの全国の冷凍鯨取扱量は、主要漁港のみの取扱量のため、国内すべての数量ではなく、参考値として括弧書きで表示している。

表3

下関漁港取り扱い冷凍鯨の配送先

(単位:トン)

年	取扱量	他市場直送 共同出荷分	㊤冷蔵庫 直接入庫分
昭和39年	8,727	1,948	6,779
昭和40年	8,497	1,460	7,037
昭和41年	13,989	3,299	10,690
昭和42年	10,041	2,343	7,698
昭和43年	4,984	505	4,479
昭和44年	5,405	408	4,997
昭和45年	3,829	457	3,372
昭和46年	7,185	521	6,664
昭和47年	8,995	1,937	7,058
昭和48年	2,083	5	2,078
昭和49年	1,040	118	922

注) 水産業累年統計(農林水産省)、山口県漁港統計、統計下関、農林水産省山口統計情報事務所下関出張所等の資料より作成。

表4-1 戦後、林兼造船(下関)で建造された主な大洋漁業の  
捕鯨船・冷蔵船等

捕鯨年次	船種	船名	竣工年月日
第1次(昭和21~22年)	冷蔵船	第三十二播州丸	不明
		第三十五播州丸	不明
		第三十六播州丸	不明
第3次(昭和23~24年)	捕鯨船	関丸	昭和23年2月竣工
第5次(昭和25~26年)	捕鯨船	第七文丸	昭和25年9月竣工
		第八文丸	昭和25年10月竣工
第6次(昭和26~27年)	捕鯨船	第十一文丸	昭和26年8月竣工
		第十一関丸	昭和26年10月竣工
		第十二文丸	昭和26年11月竣工
第7次(昭和27~28年)	捕鯨船	第十二関丸	昭和27年7月竣工
		第十五文丸	昭和27年9月竣工
第8次(昭和28~29年)	捕鯨船	第十五関丸	昭和28年7月竣工
第9次(昭和29~30年)	捕鯨船	第十六文丸	昭和29年9月竣工
第10次(昭和30~31年)	捕鯨船	第十六関丸	昭和30年9月竣工
		第十七文丸	昭和33年10月竣工
第11次(昭和31~32年)	捕鯨船	第十八文丸	昭和31年9月竣工
		第十七関丸	昭和31年9月竣工
	冷蔵船	第三十三播州丸	昭和31年11月竣工
第12次(昭和32~33年)	捕鯨船	第十八関丸	昭和32年8月竣工
		第十二利丸	昭和32年10月竣工
		第十五利丸	昭和32年11月竣工
第13次(昭和33~34年)	捕鯨船	第十六利丸	昭和33年9月竣工
		第十七利丸	昭和33年10月竣工
		第十八利丸	昭和33年11月竣工
—	捕鯨船	第五文丸	昭和35年5月竣工
		第六文丸	昭和36年3月竣工
—	冷蔵船	第二五利丸	昭和37年9月竣工
		第一三播州丸	昭和39年9月竣工
		第一五播州丸	昭和39年12月竣工

注) 徳山宣也 大洋漁業捕鯨事業の歴史、林兼造船建造実績表等の資料を参考に作成。

表4-2 林兼造船(下関)で建造された捕鯨船(大洋漁業以外)

船主名	船種	船名	竣工年月日
日東捕鯨	捕鯨船	隆邦丸	昭和31年6月竣工
日本近海捕鯨	捕鯨船	勝丸	昭和31年6月竣工
日東捕鯨	捕鯨船	第三隆邦丸	昭和34年6月竣工
日本近海捕鯨	捕鯨船	第七勝丸	昭和34年12月竣工
日本近海捕鯨	捕鯨船	第八勝丸	昭和35年10月竣工
北洋捕鯨	捕鯨船	鷹丸	昭和35年10月竣工
日東捕鯨	捕鯨船	第五隆邦丸	昭和36年5月竣工
日本近海捕鯨	捕鯨船	第十勝丸	昭和36年8月竣工
極洋	捕鯨船	第二十五京丸	昭和37年竣工
日本近海捕鯨	捕鯨船	第十一勝丸	昭和39年10月竣工
KOSMOS(ノルウェー)	捕鯨船	KOS55	昭和39年11月竣工

注) 徳山宣也 大洋漁業捕鯨事業の歴史、林兼造船建造実績表等の資料を参考に作成。

表5 下関における鯨製品の推定出荷額(昭和39年)

品名	取扱数量	単価	出荷額
冷凍くじら	8,727トン	120円/kg	10億4724万円
フィッシュソーセージ	16,571トン	238円/kg	39億4389万円
食料品出荷額	—	—	194億2086万円
製造品出荷額合計	—	—	726億8908万円

注) 農林水産省・水産業累年統計、統計下関等の資料を参考に作成。

※単価については水産業累年統計から算出。

※出荷額については統計下関の資料より算出。

(注)

- 1) 徳見光三 長州捕鯨考 長門地方資料研究所 昭和46年4月30日
- 2) 徳見光三 長州捕鯨年表 1955年
- 3) 4) 鳥巢京一 「西海の捕鯨」星雲社 1995.10.31
- 5) 小林茂 社会経済史学 第32巻第1号抜刷 幕末下関と北前交易
- 6) 小川國治 転換期長州藩の研究 思文閣出版 1996.5.25
- 7) 8) 防長産業の歩み 山口県教育委員会 昭和56年10月1日
- 9) 下関市史 藩制—明治前期 下関市 昭和39年3月31日
- 10) 多田穂波 見嶋と鯨 見嶋と鯨編纂会 昭和43年10月1日
- 11) 中園成生 くじら取りの系譜 概説日本捕鯨史 長崎新聞社 2001.1.28
- 12) 日本捕鯨株式会社は、昭和9年に日本産業株式会社の傘下に入り、昭和12年3月には日本水産株式会社となる。昭和15年当時は、捕鯨母船3隻、捕鯨船41隻を所有。現在下関市岬之町に旧日本捕鯨別館（現在は島津海運ビルとして使用）が残っている。これは1926年（大正15年）に建築されたもので、山口県近代化遺産のリストに掲載されている。建物の一部には国産の煉瓦、タイルが使われている。
- 13) 林兼は当初、土佐捕鯨、大東捕鯨、藤村捕鯨、遠洋捕鯨を傘下に入れたが、名称はそのまま残していたので、大正末期の日本国内での捕鯨会社は、これ以外に東洋捕鯨（現日水）と鮎川捕鯨（現極洋）の6社であった。昭和11年の南氷洋出漁に先立ち、土佐捕鯨を解散残りを吸収して大洋捕鯨を創立した。
- 14) 鉄筋コンクリート3階建て、建坪は1,185坪、冷蔵室35、凍結室1、製氷槽4、冷蔵保管能力7,500トンをもった東洋一の規模であった。終戦後の昭和22年11月には製氷工場を増設。
- 15) 山口県内では、山口市（嘉川）の大洋・極洋の代理店である伊藤商店、岩国では日水系の帝人冷蔵（徳山に営業所があり、ヤマハ食品と合併し消滅）等
- 16) 共同船舶は鯨研から販売委託を受けているが、5.5%の委託手数料が入る。
- 17) 徳山宣也 大洋漁業・捕鯨事業の歴史 平成4年11月30日
- 18) 国内で唯一捕鯨砲を製作しているのが、高知に本社がある、ミロク精機。
- 19) 捕鯨 前田・寺岡共著 いさな書房 昭和28.6.1