

戦前の東シナ海・黄海における底魚漁業の発達と政策対応

Development and Management Policy of Demersal Fishes Fisheries
in the East China Sea and the Yellow Sea before the Second World War

片岡 千賀之

KATAOKA Chikashi

要 旨

東シナ海・黄海（渤海を含む）は大陸棚が発達しており、汽船トロール、レンコダイ延縄、機船底曳網といった遠洋底魚漁業が発達し、国内だけではなく、当時植民地であった台湾と朝鮮、半植民地状態であった中国にも拡大した。第二次世界大戦以前におけるこれら各地各種漁業の展開と政策対応について考察した。

汽船トロールは輸入漁法として明治末に導入され、能率漁法であることから急速に発達するが、沿岸漁業との対立から漁場を東シナ海・黄海に移し、過当競争の抑止と資源保護のため隻数が制限された。さらなる発達は、漁具漁法の改良、大手水産会社による該漁業の独占化、台湾や香港への進出と南シナ海への出漁という形をとった。

レンコダイ延縄は徳島県人による九州出漁で始まるが、明治末の漁船動力化によって東シナ海・黄海へ進出し、汽船トロールの浮沈の間隙を縫って発達した。機船底曳網が勃興すると、ほとんどが機船底曳網に転換するが、機船底曳網の隻数が制限されると再興する。国内では母船式形態がとられた。

機船底曳網は大正初期の島根県発祥のものが徳島県人を誘発し、長崎、下関の魚問屋などから仕込みを受けて東シナ海・黄海へ進出した。その急激な発展で、漁獲対象のタイ類が著しく減少したことから新規許可の停止、及び競合する汽船トロールとの共存のため大型船の従漁を抑制した。漁獲物はグチ、ニベなどの潰し物が主体となり、過剰漁船は植民地、半植民地に拡散した。中国の関東州と青島では排日運動、排日漁業政策でその発展が規制された。

海域全体の漁業管理は、昭和初期に協議会が開かれ、許可数については統一できなかったが、機船底曳網は隻数制限から総トン数制限へ切替え、漁船の大型化を認める政策転換に結びついた。また、日中戦争後、中国においては許可数を現状維持にとどめ、国策会社による水産物需給の統制を図った。

漁業政策について、既往の研究は漁業間調整として捉えてきたが、資源保護や海域全体の漁業管理という側面からも評価できることを指摘した。

【キーワード】 東シナ海・黄海、汽船トロール漁業、レンコダイ延縄漁業、機船底曳網漁業、国際的漁業管理

1. 目的と視点

本論は、第二次世界大戦以前の東シナ海・黄海における底魚（底棲性魚類）漁業の発展過程を辿るとともに、斯業への政策対応について考察するものである。東シナ海・黄海（渤海を含む）は大陸棚が発達しており、底魚資源が豊富なため動力船の登場以来、遠洋漁業として汽船トロール漁業（以下、汽船トロール、トロールと称する）、レンコダイ延縄（レンコダイはキダイの別名。対象がアマダイに移るとアマダイ延縄と呼ばれた）、機船底曳網漁業が発達した。沿岸漁業との対立から沿岸域から閉め出され、東経 130 度以西（東シナ海・黄海）を漁場とするようになって、機船底曳網は以西底曳網と呼ばれるようになった。東経 130 度以東の日本周辺海域で操業し、沿岸漁業との対立が続く以東底曳網（トロールは許可されず）と対照的である。反対に、東シナ海・黄海は殖民地の台湾、朝鮮、半殖民地の中国（中華民国）を根拠とした日本人、現地人の底魚漁業も発達して競合する国際漁場であった。

こうした特性をもつだけに沿岸漁業との対立を回避しつつ、漁業奨励、資源保護、漁業間調整のために漁業政策がとられ、また、殖民地・半殖民地の漁業政策との連携が求められた。

考察にあたって、視点を以下の 2 点に置いた。

一つは、汽船トロール、レンコダイ延縄、機船底曳網の 3 種類を全て取り上げる。この 3 種類は、汽船トロールは輸入漁法で大臣許可漁業、レンコダイ延縄は自由漁業で、多くが機船底曳網に転換する、機船底曳網は在来漁業が発達した漁法で知事許可漁業（後に大臣許可漁業となる）、といった具合に漁業規模、発展経緯、経営主体の違いなどからこれまで別々に取り上げられることが多かったが、同一漁場で同一魚種を対象とし、市場も競合することから業種間の競合が著しく、漁業政策も漁業間調整に力が注がれたからである。もっともレンコダイ延縄は自由漁業なので政策対応はない。

二つ目は、内地（日本）だけでなく、殖民地（外地ともいう）の台湾、朝鮮、半殖民地の中国（関東州、青島など）を根拠とする漁業も対象とする。同じ東シナ海・黄海を漁場とし、同一資源を対象としており（市場は別々のことが多い）、内地根拠との漁業調整、東シナ海・黄海全体の資源保護（統合管理）に深く係わるからである。これら殖民地・半殖民地でも日本人が漁場・資源利用で圧倒し、現地側、現地人経営と対立することがあった。とくに、中国における排日運動、排日漁業政策は日本人漁業の動向を大きく規制した。漁業の発展という側面からすれば渤海、南シナ海が含まれるが、資源管理という側面からすれば渤海までが対象となる。

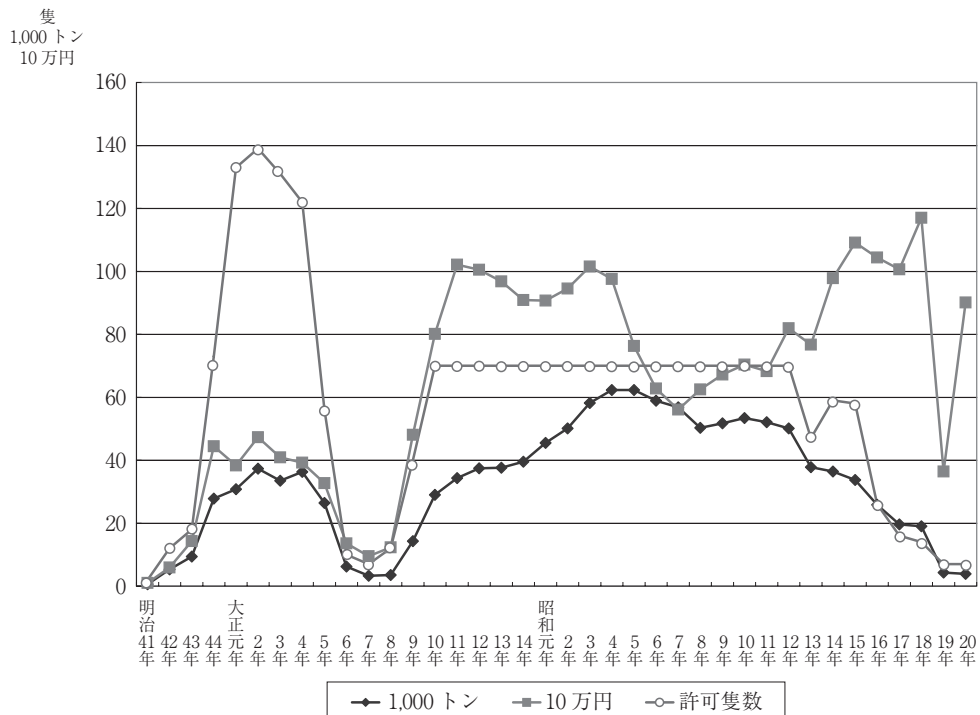
以下、章別構成は漁業の発展順序と相互関連を考慮して、2. 汽船トロール漁業、3. レンコダイ延縄漁業、4. 機船底曳網漁業、5. 殖民地・半殖民地の底魚漁業と政策対応、6. 東シナ海・黄海の底魚漁業の構図と統合管理、7. 結びに代えて一漁業政策の評価一とする。各章の時期区分は経済変動と戦争が漁業の転換軸となっていることから、第一次世界大戦、昭和恐慌・満州事変、日中戦争、アジア・太平洋戦争とした。

2. 汽船トロール漁業

1) 許可隻数と漁獲高

最初に汽船トロールの許可隻数と漁獲高をみておこう（図 1）。わが国の汽船トロールは明治 41 年に始まるが、翌 42 年に取締規則が制定されて大臣許可漁業となり、漁場は沿岸域から閉め出さ

図1 汽船トロールの許可隻数と漁獲高



資料：農林水産省統計情報部・農林統計研究会『水産業累年統計 2生産統計・流通統計』（昭和54年3月、農林統計研究会）98～101頁、他。

れ、大正初めには東シナ海・黄海に移っている。

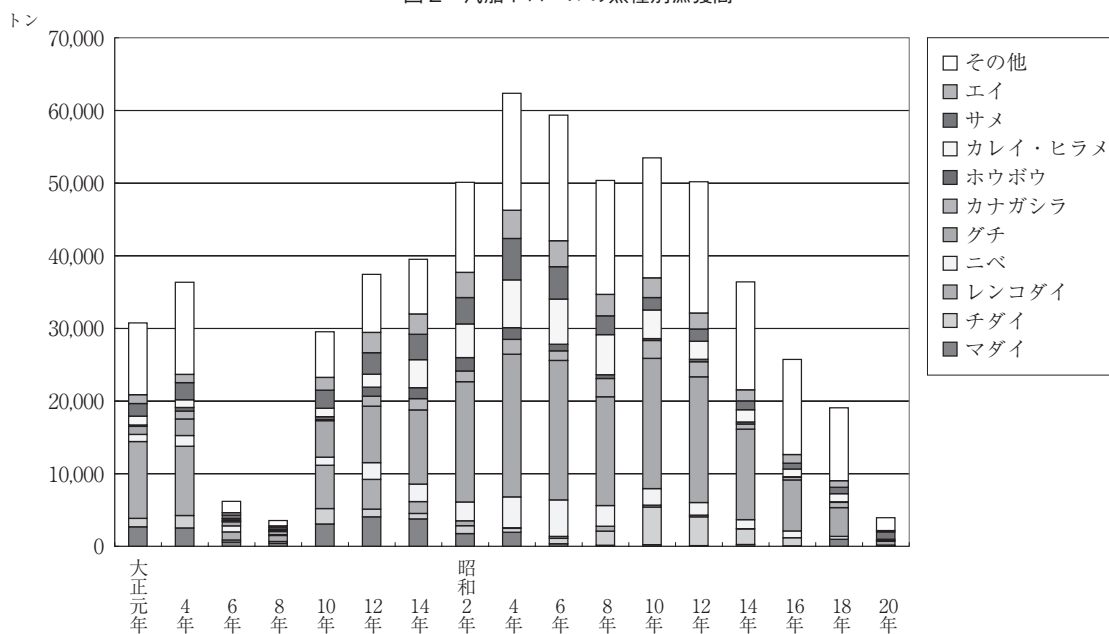
初期の許可隻数は変動が激しく、大正2年には最大の139隻に達した。経営は不振に陥ったが、偶々、第一次世界大戦が起こり、トロール船は貨物船や掃海船として売却され、大正6年にはわずか7隻になってしまう。これを機に政府は資源保護と経営安定のために許可隻数を70隻に制限した。戦後、汽船トロールが復興して大正12年に制限隻数に達した。その後、許可隻数は70隻を維持するが（東シナ海・黄海で操業するもの）、昭和12年の日中戦争以後、漁船と乗組員の徴用で減少し始め、アジア・太平洋戦争終結時には7隻を残すのみとなった。

漁獲高は、許可隻数の変動に応じて、初期は漁獲量、金額がともに急増し、明治末には2～4万トン、400万円前後となった。第一次世界大戦期は操業船が激減して漁獲高も急落したが、大正10年頃から3万トン台に回復し、金額は急伸して1,000万円に達した。昭和に入ると、漁業技術の発達で、漁獲量は戦前最高の5～6万トンに高まるが、金額は昭和恐慌期には600～700万円に低落した。日中戦争が始まって漁獲量は低下し続けるが、金額は魚価の暴騰で再び1,000万円になった。アジア・太平洋戦争が深化すると漁獲量、金額とも急落した。

第一次世界大戦後、漁獲量はなだらかに増加から横ばい、減少へと変化するのに対し、金額は大きく振幅しており、魚価の変動が著しい。アジア・太平洋戦争中も魚価公定制の下で魚価が乱高下している。

次に図2は、汽船トロールの魚種別漁獲量の推移を示したものである。漁獲物の種類は多いが、マダイ、チダイ、レンコダイといった価格が高く京阪神、東京方面に送られるタイ類、グチ、エソなど漬し物と呼ばれ、練り製品原料となる低価格の魚種、ヒラメ・カレイ、タチウオなど中間価格帯の惣菜魚に大別される。第一次世界大戦まではタイ類が漁獲量の半数を占めていた。とりわけレンコダイが中心であった。しかし、その後はタイ類の漁獲が大きく減少し、代わってグチ、ニベが急増し、とりわけグチの漁獲量が激増して主役となった。カナガシラ、ヒラメ・カレイ、サ

図2 汽船トロールの魚種別漁獲高



資料：農林水産省統計情報部・農林統計研究会『水産業累年統計 2生産統計・流通統計』（昭和54年3月、農林統計研究会）98-101頁、他。

メ、エイ、「その他」の漁獲も増えている。魚種構成の変化は濫獲によるタイ類資源の減少、潰し物の多い漁場への移動（中国大陸寄り）、生産性の向上、背景としての練り製品市場の拡大を反映している。日中戦争以後は全体の漁獲量が低下する中で、グチだけが高い割合を保ったものの、アジア・太平洋戦争ではそのグチの割合も低下している。

2) 汽船トロール漁業の成立から第一次大戦まで

わが国最初の汽船トロールは明治38年に登場する。本場・英国で発達していた汽船トロールを政府や大日本水産会が宣伝し、政府は遠洋漁業奨励法によって奨励した。北海道で着業者が増えたが、いずれも失敗している。失敗の原因は、これら汽船は木造で、大きな網を曳くには船体が脆弱であったこと、漁具も不完全で、漁法にも慣れていなかったこと、漁場は湾内や沿岸に限られ、沿岸漁民の反対運動に遇ったこと、である。

鋼船トロールを創業したのは、明治41年、長崎市の倉場富三郎（トーマス・グラバーの息子）で、英国から汽船を購入し、英国人3名を雇用して就業し、好成績を収めた。同年、山口県出身の田村市郎（後の共同漁業、日本水産の創業者）が国内で建造した鋼船で創業した。

先覚者の成功をみて、着業者が続出する。着業者はノルウェー式捕鯨の関係者の他、漁業とは無縁で高収益に幻惑された投機目的の者も多い。1隻経営から数隻経営まで、経営者の住所も各地に分散していた。トロール漁業者によりトロール水産組合ができたが、まとまりが悪く、組合活動は低調なままであった。初期のトロール船は150～200トン規模で、玄海灘や和歌山沖などで操業し、1航海は3～5日であった。根拠地は石炭や氷の供給、漁獲物の鉄道輸送（販売）に便利な下関、長崎、福岡などであった。

沿岸域で操業したことから沿岸漁民によるトロール禁止運動が高揚し、早くも明治42年4月、汽船トロール漁業取締規則が制定され、斯業を大臣許可漁業とし、全国の沿岸域を禁止区域とした。主漁場であった玄海灘に面する山口、福岡、佐賀、長崎の4県が連合してトロール禁止運動を展開し、トロール擁護論との間で議論が過熱した。取締規則制定直前にトロール漁業の反対派、

推進派、制限派の意見が水産業界誌の『大日本水産会報』に掲載されている。

①トロール推進派は、トロール漁業は将来有望なので大いに奨励すべきだとした。トロール反対派は、トロール漁業は海底を攪乱し、魚族の蕃殖を阻害する、大量漁獲で魚族の枯渇を招き、沿岸漁民の生活基盤を破壊する、トロール漁業は一部の資本家を富ませ、多数の漁民を零落させる、と主張しているが、沿岸域を禁漁とし、沖合を漁場とすれば問題は解決するし、朝鮮海、東シナ海、オホーツク海方面へ発展すべきである。一部漁民を保護するために発達しつつある大規模漁業を禁止し、漁具漁法の改良進歩を阻害するのは国家的観点から不当だと主張した。

②トロール反対論者は、推進論者の主張は最も有望な遠洋漁業であり、農商務省も奨励している、在来漁業を墨守して有望な漁業を禁止するのは時代の歯車を逆行させるもの、トロールの大量漁獲で魚価が低下するのは一般国民にとって歓迎すべきこと、資源、稚魚、在来漁業の保護のため最小限の規制は容認している、と紹介したうえで、なお禁止論を展開する。すなわち、同一種目の打瀬網に比べて網目は大きく稚魚の濫獲を憂うことはないが、親魚の濫獲は玄海灘に多いタイ延縄に打撃を与える、トロール漁業が有利であれば欧米のトロール船が日本近海に集結すると予想され、領海外であれば日本漁船を許可し、外国漁船を禁止することはできないので、トロール漁業を禁止して、欧米諸国も日本近海に進出しないように（期待）するとした。欧米諸国の進出は、捕鯨や海獣猟の経過を念頭に懸念したものであろう。領海外では外国人漁業を制限できないという問題も提起している。

③制限派は、ノルウェー式捕鯨の創業者であり、親戚の田村市郎とともに汽船トロールを経営した岡十郎である。岡は、トロール漁業の導入・育成は水産業の改良発展のための富国政策であって、トロールの犯した誤りをとらえて全面禁止を唱えるのは国家目標に照らして遺憾である。新旧漁業の衝突は避けられないが、要は調和が必要であるとして、具体的に競合するタイ延縄への漁具補償、領海での操業禁止、稚魚保護のための網目制限、魚価低下を招かないように水揚げ地・販売地の指定、日本近海を区切って（海区制）隻数制限をする、ことを提唱している。

なお、同誌は、トロール問題は社会問題だとして、新聞論調を紹介している⁽¹⁾。

取締規則の制定にあたって、政府の意向は、明治42年3月の衆議院委員会での政府委員（農商務省水産局長）の答弁にみることができている。そこで、汽船トロールは近年発達した大規模で能率漁法であるため遠洋漁業として奨励をしてきた。内地は適当な漁場が狭く、中国、朝鮮方面に適当な漁場が多いとして遠洋漁場を具体的に示した。沿岸漁業との衝突もあり、許可制度をとるとともに沿岸域を禁漁とする。その範囲は領海3カイリを越えることがある。領海3カイリ外では外国漁船には管轄権が及ばないものの、販売が不便なので進出してこないだろうし、もし進出してくれば販売規制などの対応をとる。販売先、網目、隻数、トン数の制限は考えていない。漁業取締りは困難な課題であるとし、延縄に対する補償については確約していない⁽²⁾。実際、政府にも各府県にも取締機関はなく、取締船もなかった。

取締規則が制定され、禁止区域が設定されたものの、その範囲は限られ、罰則が軽い、取締り方法が明確でないことから禁止区域の拡大、取締り強化を求めた運動が続いた。明治44年3月、長崎、佐賀、福岡県の代表者と関西九州府県連合水産集談会代表が貴衆両院に提出した請願書は、禁止区域の拡大、漁船を300トン以上とすること、違反者の許可取消し、海軍軍艦による取締り、停泊地の限定などを盛り込んでいた。貴衆両院では採択されたが、政府は魚族の減少、漁場荒廢の事実はなく、禁止区域の拡大はその必要がない、漁船規模の制限、停泊地の限定は不要不能な要求であるとして容れなかった⁽³⁾。

汽船トロールを経営する捕鯨会社の役員である桑田透一もトロール排斥論を批判した。禁漁区が

設定されて、魚族の保護が図られ、沿岸漁業を脅かすことはなくなったし、市場競合による魚価低落もないことからさらに禁漁区を拡大、とくに領海外に拡大するのは日本漁船を圧迫し、外国漁船の跳梁を招くだけだと反対した⁽⁴⁾。

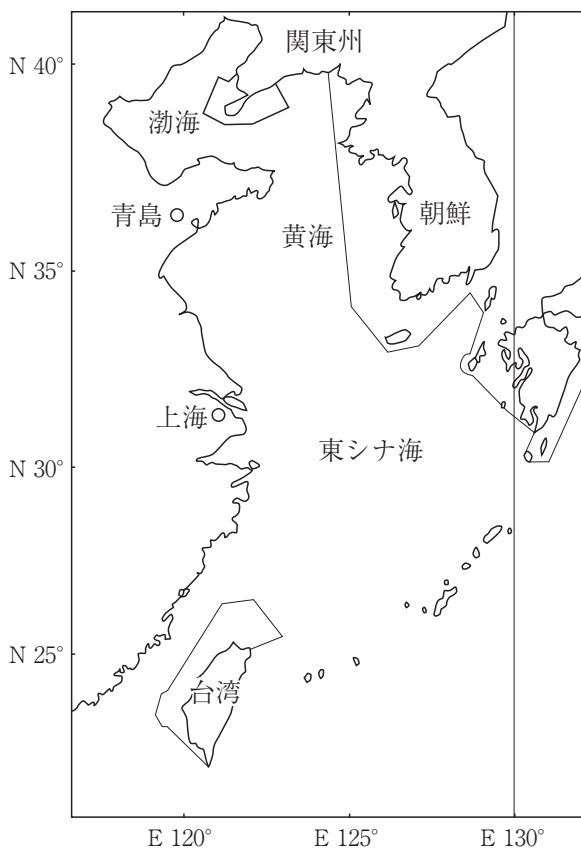
また、トロール漁業を宣伝した大日本水産会の会長・村田保はトロール漁業の反対運動を批判し、下関、長崎、福岡の漁業者が漁港設置（トロール漁業のため）を要求しながらトロール漁業に反対しているのは矛盾も甚だしい。沿岸漁業に打撃を与えたことを理由に最も進歩的な漁業の発達を阻害すべきではない、と述べている⁽⁵⁾。

トロール漁業を巡って福岡県では筑豊水産組合がトロール排斥運動を展開し、取締規則が制定されると禁止区域の拡大や取締強化を求めている。これに対し、博多商業会議所はトロール会社を立ち上げた会員もいて、博多港をトロール停泊地に加えるよう政府に働きかけた⁽⁶⁾。

トロール最大の根拠地となった下関において魚市場の四十物組合はトロール漁業をめぐって二分するようになった。従来、四十物組合は沿岸漁獲物を扱っており、沿岸漁業に打撃を与えるトロールの漁獲物を扱う者がおらず、それでトロール船主は漁獲物を自ら販売せざるを得なかった。そうした中、四十物組合の有志らがトロール漁獲物の販売を目的とする会社を設立した⁽⁷⁾。長崎でも、倉場のトロール創業を支援して漁獲物の販路拡大、魚市場を長崎駅隣に移転させることに尽力した魚問屋が現れた。その代表は山田屋（山田商店ともいった）で、山田屋はレンコダイ延縄や機船底曳網を育成するとともに、自ら経営し、汽船トロールも経営する⁽⁸⁾。

トロール漁船が急増し、成果があがったとして、明治43年10月に遠洋漁業奨励金の交付対象から外された。そして明治44年1月に取締規則を改正して、違反者の罰則強化、180トン未満の漁船は禁止区域をしばしば侵犯するため許可しないこととした。

図3 東シナ海・黄海・渤海のトロール漁業禁止区域



取締規則の制定でトロール漁業は沿岸漁場から閉め出され、漁場を朝鮮近海に移すようになった。そこは漁場条件が良く、根拠地にも近いし、タイ類の豊富な漁場であった。明治43、44年は新造船が続出し、漁場が次々に開発され、豊漁が続いても魚価が維持されて予想以上の高収益を上げ、トロールの「黄金時代」となった。漁船は200～250トンと大型化し、1航海は10日程に伸びた。

だが、漁船が激増した結果、濫獲による魚族の減少、禁止区域への侵犯、海底電線破損の続発でトロールを非難する声が激しくなり、大正元年8月、取締規則が改正された。要点は、起業認可制を取り入れ、起業認可を受けた後、漁業許可を出願するようにして、諸準備を整えた後、不許可となる不都合を解消した。また、漁場を東経130度以西（東シナ海・黄海）に限定、しかも朝鮮総督府の定めた禁止区域以外とした。さらに、海底電線保護のため、対馬西水道も禁止区域とした⁽⁹⁾。

これに先立つ明治44年6月、朝鮮総督府

は朝鮮漁業令、及び朝鮮漁業取締規則を制定してトロール禁止区域を設定しており、それを盛り込んだのである。続いて大正元年と2年、朝鮮総督府は取締規則を改正して禁止区域を大幅に拡大し、朝鮮近海を閉鎖した(図3参照のこと)。この結果、漁場は著しく縮小し、取締りも厳重となって、トロール漁業は大打撃を受けた。それで漁場を朝鮮近海から東シナ海・黄海へ移すようになった。

トロールの根拠地は下関、博多、唐津、伊万里、長崎の5港があったが、漁場との距離、販売・輸送の面から下関が最も便利で、隻数の7割が下関を選び、長崎、福岡は数隻ずつで唐津と伊万里は地の利を得なかった。

トロール漁業が遠洋漁業となり、沿岸漁業とは没交渉になると、長崎県水産組合連合会の会長であり、長崎魚市場の所長であった大石栄三郎は、トロール排斥から一転して汽船トロールは進歩的漁業で、水産物の安定供給、販路拡張に重要な役割を果たし、漁獲物は魚種や品質が違うので沿岸漁業と棲み分けができると、大いに評価するようになった⁽¹⁰⁾。

大正2、3年には、漁船の激増、鮮魚供給の過剰、不景気による魚価の低落が重なってトロール漁業は一転、苦境に陥った。苦境を脱する道は、漁船を大型化し、生産力を高めるか、企業合同による合理化策である。前者の代表は田村市郎率いる田村汽船漁業部で、後者は投機家を中心に11経営体が合同して誕生した共同漁業株が典型である⁽¹¹⁾。福岡でもトロール会社2社が合併している⁽¹²⁾。

3) 第一次世界大戦～昭和初期

トロール漁業が苦境にある中、偶々、第一次世界大戦が勃発し、船腹不足から船価が異常に高騰し、トロール船は貨物船に改造して海運会社に売却するか、掃海用または潜水艇の見張り船として連合国側に高値で売却された。建造費5～6万円であったトロール船が25～26万円の高値で売却されて大多数のトロール業者は好機とばかりトロール船を売却し、一転「船成金」となった。その結果、残ったトロール船は大正6年末には7隻を残すのみとなった。こうした状況下でも田村汽船漁業部は非売却主義を貫き、魚価暴騰の恩恵を独占享受した。さらに大正6年には共同漁業の株式を買い進めて漁船許可枠を確保した。

政府は、トロール船が払拭したのを絶好の機会として魚族の保護、業者の共倒れを防ぎ、事業を安定させる趣旨で大正6年1月、取締規則を大幅改正して、隻数を70隻に限定し、かつ新造船は200トン以上、速力11ノット以上、航続距離2,000カイリ以上の優秀船たることとし、第一次世界大戦の経験に鑑みて一朝有事の際は海軍の予備艇として使えるようにした。隻数70隻の根拠は示していないが、最大隻数(139隻)の半数、あるいは経済上有利な隻数とみられた50～60隻に合わせたものとみられる。隻数制限は漁獲能力を制限しているわけではないので、合理的根拠に基づくものとはいえないとの評価もあるが⁽¹³⁾、さりとて合理的根拠に資するだけの資源調査も経営分析も欠いていた。

第一次世界大戦後の大正8年になると船価がやや低下したので、新船建造に着手する者が現れ、9年以後は建造が相次いで12年には制限隻数70隻に達した。田村汽船漁業部は大正8年に共同漁業に合併させ、25隻の許可を確保して新船建造を進めた。福岡では大戦前のトロール会社の役員が中心となって大正9年に新会社を設立した。その他、北洋漁業関係者、定置網経営者などからの参入もあったが、小規模では不利として合同話が進んだ。

第一次世界大戦後のトロール船は、その規模、経営方法、船舶の堅牢さ、乗組員の訓練修養において大戦前とは隔世の感があった。大戦前に比べ、経営者が大幅に減り、また漁業とは無縁の投機筋も影を潜めた。漁船規模は220～250トンが多数を占め、大部分は無線電信の設備を備えた。無線電信は僚船間、営業所との通信に使い、漁獲の増進、商略のうえで多大の利益をもたらした。

資源と漁場については、大正 14、15 年頃にタイ類の漁獲が激減し始め、代わってグチ、ニベ、ハモ、ヒラメ・カレイが主要漁獲物となった。海域別では東シナ海のウェイトが大きく低下し、黄海・渤海のウェイトが高まって、両者の漁獲量が均衡するまでになった。タイ類の減少は機船底曳網が勃興した結果でもある。汽船トロールにとって機船底曳網は同一漁場で同一魚種を対象とし、生産性も匹敵する強力なライバルとなった。機船底曳網の進出に対し、汽船トロール側は政府に 70 隻の隻数制限に対する既得権の侵害を訴えて、大正 13 年に以西底曳網の新規許可の停止と東シナ海・黄海以外でのみ操業するトロール船は隻数制限の対象外とすることを勝ち取った。他方で未開発漁場の開発、漁具漁法の改良、経済不況対策を推進するようになった。

漁獲量の増加は漁具漁法の改良によってもたらされた。大正 14 年に英国から網口を広げる VD 式 (Vignolon-Dahl 社製、オッターボードを網口部から離して網口が広がるようにした) を導入し、その特許使用料が高価であるとみるや工夫をこらして改良し、特許を得るようになった。

共同漁業は昭和 2 年にディーゼルトロール船を建造し、海外トロールの可能性を切り開いた (従来の汽船トロールに比べて魚函積載量は 2 倍、燃料費は 2 割減となった。ディーゼル船に船内急速冷凍機が装置されるのは昭和 5 年から)。無線電信の装備、VD 式漁法の導入、ディーゼル船の建造などの技術改良は共同漁業が主導した。また、共同漁業は大阪に荷捌き所を置いて、電話で各地の需給状況、相場を知らせ、その情報に基づいて所有船の按配、荷割を行った⁽¹⁴⁾。

4) 昭和恐慌以降

汽船トロールの漁獲量、生産性 (1 隻あたり漁獲量) は昭和 4 年頃をピークに低下するようになった。昭和恐慌期は、漁獲量はわずかに減少しただけであったが、金額は大幅に低下した。高価格魚種が減少したことと経済不況で魚価が低下したことが原因である。

昭和 5 年に共同漁業は根拠地を下関港から戸畑港へ移し、他のトロール会社から経営委託を受け、あるいはトロール船を買収してトロール漁業で独占体制を築くとともに競合する機船底曳網も経営するようになった。戸畑に製氷、冷蔵、水産物加工、魚市場、関連企業を集積し、一大水産基地を造成した。

東シナ海・黄海での生産性が低下すると、南シナ海などへの進出が始まった。南シナ海へのトロール出漁は昭和 3 年に始まり、10 年には 19 隻となった (農林省許可)。共同漁業、及びその系列会社が中心で他に機船底曳網を集積した(株)林兼商店も出漁した。うち 5 隻は南シナ海やベーリング海で操業し、東シナ海・黄海では操業せず、隻数制限の枠外であった。14 隻は東シナ海・黄海との掛け持ちである。その他、共同漁業は昭和 10 年代初め、豪州北西部沖、中南米のメキシコ湾及びカリブ海、マラッカ海峡及びベンガル湾、アルゼンチン沖出漁を始めた。海外トロールには 400 トン以上の大型船が投入された。

昭和 8 年、日本産業が共同漁業の株式を取得し、12 年に共同漁業は日産コンツェルンの傘下会社の日本水産(株)となった。昭和 17 年 5 月に水産統制令が発令され、18 年 3 月に日本水産と子会社で日本海洋漁業統制(株)を設立した。母船式カニ、母船式捕鯨、汽船トロール、機船底曳網などの事業すべてを継承したが、この時点で取得した船舶のほとんどが海軍に徴用されていて、実際の生産にあたったのは、トロール船 3 隻、機船底曳網漁船 4 隻のみという惨状であった。同じ昭和 18 年 3 月に林兼商店を中心に西大洋漁業統制(株)が設立され、母船式捕鯨、汽船トロール、機船底曳網の事業を引き継いだ⁽¹⁵⁾。

3. レンコダイ延縄漁業

1) 徳島県からの九州出漁

玄海灘方面へのタイ釣りを目的とした通漁（季節的出稼ぎ漁）は古くから発達し、徳島県からは明治21年にタイ一本釣りで、35年頃に延縄で出漁している。延縄はチダイを目的としたが、7～9月の漁期を過ぎると魚群を追って漁場を南下し、宇久島（長崎県上五島）沖でレンコダイ漁場を発見した。本船の他に沖合で漁労する伝馬船を曳航するようになった。その後、徳島県からの出漁者が増え、明治42年には40隻に達し、根拠地も九州本土から宇久島、さらに魚群が宇久島近海より南が豊富だということから下五島の玉之浦（南松浦郡玉之浦村、現在は五島市）に移すようになった。延縄漁船は次第に大型となり、伝馬船（1～2隻）も操業時以外は本船の甲板上に収容する母船型に進化した。他方でタイ一本釣りは衰退した⁽¹⁶⁾。

2) 母船式延縄の発達

明治42年にカツオ釣り動力漁船を利用した母船式延縄が考案された。カツオ釣りの休漁期を利用して五島近海に出漁してきたのである。カツオ漁船に伝馬船を搭載して漁場に行き、漁場にいったら降ろして伝馬船で漁労をすべく、カツオ漁船を改造した。

先に出漁していた和船も動力船に切替え、和船延縄は急速に衰退した。動力漁船になって漁場は飛躍的に拡大し、大正元年には大瀬崎（玉之浦がある福江島の南西端）の南西100カイリとなった。搭載する伝馬船は4～6隻となった。それまで分散していた根拠地は次第に玉之浦に集結するようになり、そこで徳島県九州出漁団が結成された。

一方、汽船トロールは大正2年頃、朝鮮海でチダイやマダイを漁獲していたのを東シナ海のレンコダイ対象に切替えるようになった。レンコダイ延縄は、汽船トロールに比べて生産性は低いですが、鮮度、品質が高く、ある程度、競合にも耐えられた。その汽船トロールが第一次世界大戦中に連合国などへ売却されると、母船式延縄は供給の低下、魚価の高騰に乗じて異常な発達を遂げ、全盛期を迎えた。

母船式延縄の隻数は次第に増え、大正5年の約40隻が7年にはピークとなる約80隻となった。漁業者のほとんどは徳島県人であったが、一部長崎県人もいた。漁船規模は50～70トン、70～120馬力で、搭載する伝馬船は8～10隻となった。漁場はさらに延伸して、台湾近海に達し、航海日数も14～15日となった。漁期は秋から初夏にかけての6～7ヵ月である⁽¹⁷⁾。

餌としてカタクチイワシを用いたが、それが不足すると五島でよく獲れるキビナゴに変わった。漁獲物は氷蔵して根拠地・玉之浦に戻り、そこで漁夫、漁具、伝馬船を降ろし、漁獲物は主に長崎魚市場、あるいは福岡市場に運んだ。

根拠地の玉之浦などには長崎市の魚問屋である山田屋、森田屋、下関の林兼商店、日本水産（鮮魚流通業者で、後に日本水産の流通部門を担当）が出張っており、資金、漁業用資材を供給（仕込みという）し、そのかわり漁獲物の販売権を確保した⁽¹⁸⁾。

3) 母船式延縄の衰退と再興

第一次世界大戦期の全盛期を過ぎた大正9年、玉之浦根拠の徳島県人は島根県人を真似て機船底曳網（一艘曳き）を始めた。延縄は作業が煩わしく、技能をもった多数の漁夫が必要で人数を揃えるのが難しい、決定的には伝馬船で操業するので天候に左右され易く、遭難の危険性が高いとい

う欠点があった。大正12年には二艘曳きが誕生して、機船底曳網の方が有利だとして延縄から大挙して転換するようになり、13年頃には延縄は20隻ほどに激減している。また、根拠地を同年には玉之浦から餌が不要となったし、漁業用資材の入手や漁獲物の販売に便利な長崎市に移転する者が現れるようになった。季節的通漁から定住へと変わる契機となった。こうして昭和元年にはレンコダイ延縄は一旦、その姿を消してしまう。

一方、機船底曳網が急激に増加してタイ類の漁獲減少が著しく、トロールと共倒れになる危険性があることから大正13年には以西底曳網の新規許可を停止している。そうした中で許可を必要としない延縄が昭和2年頃から復活するようになった。汽船トロールや機船底曳網は対象魚種をタイ類から練り製品原料や惣菜魚に変えたことで、競合性が弱まったことも背景にある。漁場も汽船トロールや機船底曳網が曳網しにくい場所が中心となった。昭和5年には25隻となり、13年は大型船約50隻が長崎港を根拠とし、他に30トン級の小型船10隻が長崎県下島嶼部を根拠とした。大型船は50～60トン、80～100馬力の船で、伝馬船を10隻ほど搭載した。漁獲対象はレンコダイからアマダイに変わり、他にチダイ、レンコダイ、イトヨリとなった⁽¹⁹⁾。秋期の漁獲が不振であると、その時期を休漁としたり、カジキ延縄を導入したりした。延縄漁船はほとんどが一杯船主、しかも徳島県人によって占められた。なかには機船底曳網を兼業するものもいた。

母船式延縄は日中戦争により徴用されて、昭和14年の操業船は16隻に減少している⁽²⁰⁾。

4. 以西底曳網漁業

1) 漁船隻数と漁獲高

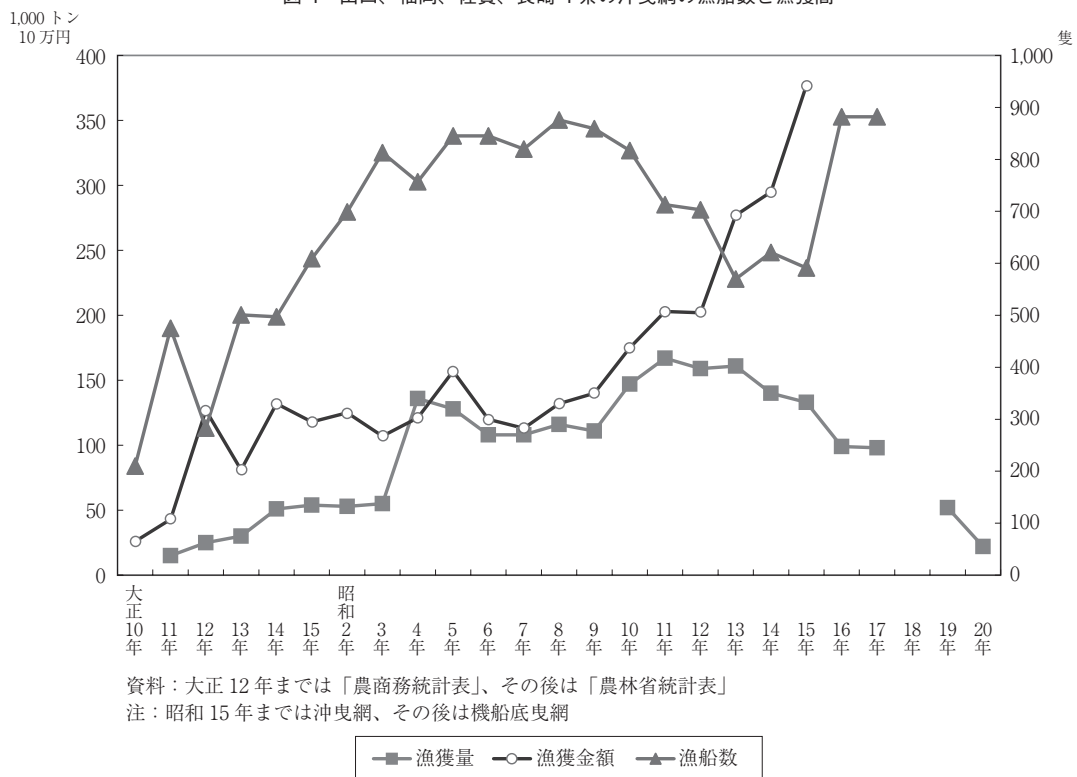
機船底曳網（機船手繰網ともいう）のうち東経130度以西の東シナ海・黄海（以西漁場ともいう。渤海を含む）で操業するものを以西底曳網というが、以西底曳網の統計がないので、以西底曳網が多かった山口、福岡、佐賀、長崎4県の沖曳網（沖合の底曳網、多くは機船底曳網）の漁船数と漁獲高の動向を示す（図4）。山口県には無動力船、以西漁場に進出しない小型船が相当あり、他方、4県以外にも以西底曳網を行う県もあるが、4県の沖曳網の動向は以西底曳網の動向を示すものとしてよい。

漁船数は、大正10年は200隻であったが、その後、急増、とくに長崎県ではレンコダイ延縄からの転換もあって急増し、昭和3年には800隻に達した。以後、800隻を超える水準を続けたが、昭和11年から減少に向かう。複数の漁船を潰して大型船にしたこと、日中戦争後の漁船・乗組員の徴用、漁業用資材の不足などが影響している。ただ、沖曳網から機船底曳網に統計項目が変わる昭和16、17年の漁船数は跳ね上がっている（山口県に多い小型船を含めたせいではないかと推測される）。4県のうち、山口県が最多で先行したが、長崎県が急増して最多となる。福岡県の隻数は少なかったが、山口、長崎県からの移転で、長崎、山口県に匹敵するようになった。佐賀県は非常に少ない。

漁獲量は大正11～13年が2～3万トン、大正14年～昭和3年が5万トン台であったが、昭和4年、5年は13万トンに飛躍している（漁船数はそれほど増えていないが）。昭和恐慌期にはやや落ちたが、昭和10～13年は15～16万トンとなって頂点を形成した。その後は、戦争が続く中で落下した。

漁獲金額は大正10～13年は漁獲量と同様急増し、14年から1,200～1,300万円となった。だが、漁獲量が急伸する昭和4、5年の金額はそれほど伸びず、反対に昭和恐慌期は大きく落ち込むこともなく推移している。昭和10年頃から再び急伸して2,000万円に達し、さらに13～15年は

図4 山口、福岡、佐賀、長崎4県の沖曳網の漁船数と漁獲高



最大3,000万円を記録し、第二の黄金時代を現出する。昭和10年代前半、財政膨張と公定価格の設定で魚価が急騰し、漁業金額は漁獲量の動向と著しく乖離した。

2) 機船底曳網漁業の誕生、西海から以西漁場へ

機船底曳網は大正2年に島根県と茨城県で成功し、島根県発祥のものが以西底曳網の発展につながった。島根県船は大正6年には動力網巻きあげ機を開発し、生産力を高めつつ漁場は西進して平戸・的山大島などを根拠とした。そして大正8年には二艘曳きに成功し、生産力を飛躍的に高めた。島根県船は資本の不足から共同出資、共同就労の共同経営体を中心に、漁船は比較的小型で、レンコダイを対象とした近海操業であった。

一方、五島・玉之浦を根拠にレンコダイ延縄に従事していた徳島県船は、島根県船に刺激されて、大正9年から機船底曳網に転換するようになった。徳島県から出漁する者も加わって、二艘曳きは瞬く間に急膨張した。長崎の魚問屋や林兼商店（大正10年長崎進出）による融資、仕込みが活発に行われた。レンコダイ延縄に比べて生産性が高いうえに、それほど熟練を要せず操業が容易、天候に左右されることが少なく漁獲が確実、漁船漁具費用や漁夫が少なくすむといった特性があった。延縄漁船を改造することで、漁船は大きく、利用漁場は広域となった。

機船底曳網の目覚ましい発展で、沿岸漁業との対立が深まり、沿岸漁場の荒廃をもたらすことから大正10年9月に機船底曳網漁業取締規則が制定された。同規則により該漁業を知事許可漁業（根拠地を置く府県の知事許可、他府県の沖合でも操業が可能）とし、また、全国沿岸域に禁止区域を設定した⁽²¹⁾。禁止区域は九州北部でいえば、沿海の島と島を結んだ線の内側で、対馬は周辺6カイリが禁漁区となった。したがって、壱岐と対馬の間は操業ができる。汽船トロールの禁止区域は東経130度以西でも九州西岸、壱岐と対馬の間、対馬西水道は禁止区域になっているの比べると、禁止区域ははるかに狭い。

だが、取締規則が制定されても取締機関はなく、罰則も緩やかであったし、知事が許可を乱発して沿岸漁業との対立を緩和するに至らなかった。取締規則の制定と同時に50トン以上の大型船は農商務省との打合わせを要するとして大型船の抑制方針を示した。汽船トロールが戦後復興する過程で隻数制限をしていることへの配慮（競争を抑える）である。汽船トロールと比べて二艘曳きは曳網面積が大きく、小回りがきく、曳網時間が短く、また漁獲物はタモですくいとるなど魚体の損傷が少なく、鮮度、魚価が高い。漁業経費は汽船トロールの約半分ですみ、固定資本も汽船トロールに比べて格段に安く、汽船トロールにとっては脅威であった。

3) 以西底曳網漁業の発達

大正13年10月に東経130度以西を漁場とする機船底曳網の新規許可停止という水産局長通牒が発せられた（これ以降、機船底曳網は以西底曳網と以東底曳網に分けられた）。同海域の汽船トロールが制限隻数に達し、一方、機船底曳網が激増して漁獲率が漸減傾向となり、とくにタイ類の減少が顕著で、両漁業が共倒れになる可能性もあって、特別な事情がない限り新規許可は停止となった⁽²²⁾。

これは汽船トロールを独占的に経営する共同漁業の圧力で、資源保護を名目にトロールの保護を図ったものという面をもっていた。同時に、汽船トロールに対しては東シナ海・黄海以外でのみ操業する場合には隻数制限の対象外とした。ただ、新規許可停止にも係わらず、以東底曳網からの許可の振替などで許可隻数は増え続けた。

一方、以西底曳網業界、県水産行政サイドから操業の安全性確保、漁場拡大のため漁船の50トン制限の撤廃が主張されるようになり、昭和4年12月の水産局長通牒で総トン数の増加となる改造は許可しないとして、隻数制限から総トン数制限による漁獲能力の抑制へと許可方針を切替えた。そして、翌昭和5年9月の取締規則の改正で起業認可制を導入し、同時に水産局長通牒で許可の総トン数の範囲内で漁船の大型化を認めた。また、操業区域が2以上の地域にわたる場合、許可や起業認可にあたって予め関係地方長官が協議することとされた。

鳥根県船は大正11、12年から以西漁場に進出したが、事故などが重なって行き詰まり、共同経営を解消して、下関の魚問屋から融資、仕込みを受けるなどして再生した。徳島県船は二艘曳きの成功の後、注水式焼玉機関（燃油は軽油で価格が高い）から無水式焼玉機関（機関室の容積が小さくすみ、燃油は価格の安い重油となった）に転換した。徳島県船に融資、仕込みをしてきた林兼商店は大正13年の新規許可の停止を機に契約船投資を打ち切り、直営に切替えている。契約船と直営船との違いは将来の独立の有無だけで、直営も実態は下請け生産である。問屋からの仕込み生産の他に、徳島県九州出漁団組合が都市銀行から直業資金を借入れ、漁船建造を進めた⁽²³⁾。徳島県九州出漁団組合は、大正15年に結成された。大正元年に組織された徳島県九州出漁団は延縄出漁のためであったが、機船底曳網が主となり、玉之浦から長崎市へ移住する者が増えたことに対応して再結成されたものである。

以西底曳網も汽船トロールと同じようにレンコダイを重視せず、大陸沖合のグチやエソなどの潰し物、タチウオやハモなどの惣菜魚を多獲するようになった。

4) 昭和恐慌以降

昭和7年3月に以西底曳網の30トン未満の代船は許可せず、馬力の増加も認めないとされた。大型船の禁止から一転して小型船を操業の危険性を名目に排除し始めた。そして昭和7年12月、取締規則を改正して、許可権限を農林大臣に移し、取締りを徹底することになった。以東底曳網で禁止漁区侵犯など沿岸漁業との紛争が頻発していたためである⁽²⁴⁾。

昭和11年8月に取締規則（昭和9年に新たに制定された）が改正され、山口県のように以西と以東の両方の許可を持つ者に対しどちらかの海面のみとする、その場合、以西は30トン以上、以東はトン数の2割を削減することが条件となっている⁽²⁵⁾。

昭和12年8月、機船底曳網漁業整理規則が發布され、全国の許可隻数約2,600隻を10年間で半減することになった。以西底曳網は沿岸漁業との摩擦がないので30トン未満船の整理に留まった。また、以西底曳網の総トン数を29,700トンに抑え、その範囲内で隻数を減少し、漁船の大型化を図るとした。

漁業動向では、50トン制限が撤廃されたことにより漁船の大型化と企業集中が進んだ。例えば、昭和12年の許可隻数688隻でみると、最大の所有者は林兼商店の94隻、それに次ぐのは日本水産（以前の共同漁業）の32隻であって、トロールの集積度とは比べものにならない。漁船規模は、30～50トン層が3分の2を占めるが、50トン以上も4分の1に達し、反対に30トン未満はほとんどなくなるなど、規模格差も拡大した⁽²⁶⁾。他方で、漁船隻数は昭和8年頃から違反船の許可の取消しなどで減少している。

徳島県九州出漁団組合は、総合商社と提携して燃油の共同購入、製氷工場の設立によって流通改革、経費節減を推進するとともに、昭和恐慌期には漁獲物を大阪へ直接出荷したり、福岡、大阪、下関に荷捌き所を設置し、各市場の需要に合わせて分荷するようになった。昭和9～11年には漁獲物の販売の便などから根拠地を玉之浦から福岡、伊万里などへ移動した。長崎市へは先に移動しており、玉之浦は急速に寂れている⁽²⁷⁾。

昭和4年頃から大型船の建造許可、銅船、ディーゼル船、冷凍機や無線電信を備えた船も登場するようになり、10年頃には平均トン数は40トンを上回り、航海日数は20日前後となった。漁場は勢い、東シナ海・黄海でも遠くまで出漁するようになった。漁船の大型化は南シナ海に進出するきっかけとなった。南シナ海進出は冷凍加工が必須なので、冷凍運搬船を伴うことになり、自ずと有力資本の独占場となった⁽²⁸⁾。すなわち、昭和8年から林兼商店は大型船で運搬船を連れ立って漁閑期の夏に南シナ海へ出漁するようになった。

共同漁業は、トロール独占者の立場から以西底曳網の台頭を抑えようとしたが、それが不可能とみるや自らも以西底曳網経営に乗り出す。以西底曳網がトロールに劣らない生産性、収益性をあげるようになったことを物語る。ディーゼル船（無水式焼玉機関に比べると価格は著しく高いが、低燃費）の建造、戸畑移転後はトロールの無線電信装置を以西底曳網漁船にも据え付けるなど技術革新を施した⁽²⁹⁾。

5) 戦時体制下の以西底曳網漁業

日中戦争の勃発に伴い、昭和13年4月に国家総動員法が制定され、漁船の徴用、乗組員の応召、漁業用資材の窮乏化によって経営も窮屈となったが、一方で魚価が暴騰して12～14年は以西底曳網の第二の黄金時代となった。金額の増加が著しい理由は、インフレの他に、潰し物として下級品とされていた魚類が惣菜用として売れるようになったこと、価格の高い都市向け出荷割合が増えたこと（地元向け、地方向け販売割合の低下）がある⁽³⁰⁾。

漁業用資材の確保のため、各県の以西底曳網組合の統合が進められ、昭和15年5月に日本遠洋底曳網水産組合連合会が発足した。山口、福岡、長崎県の遠洋底曳網水産組合と徳島県九州出漁機船底曳網漁業水産組合の4組合からなる。所属船は602隻であった。漁業用資材の著しい欠乏の下で漁業（食糧）生産を維持するために生産性の高い以西底曳網は重視されたが、その戦時統制の方向は容易に定まらなかった⁽³¹⁾。

昭和 17 年 5 月に水産統制令が公布され、翌年 3 月までに帝国水産統制(株)と大手漁業資本系列の 4 海洋漁業統制会社が設立された。以西底曳網は個人企業が多く直ちに統制会社として統合することが困難なため、先延べとなった。

農林省は山口、福岡、長崎県に 3 つの株式会社を昭和 19 年 4 月までに設立し（海洋漁業統制会社のものを除く）、会社が以西底曳網を直営する方式を企図したが、戦局の悪化で実現しなかった。代わりに、昭和 19 年 7 月、4 水産組合とその連合会を統合して西日本機船底曳網漁業水産組合を設立した。組合員は 137 名で、実稼働漁船は 193 隻であった。組合地区は内地一円で、業務は漁業用資材の配給統制を主とした。新組合が発足しても戦局の悪化で機能麻痺の状態を終戦となった⁽³²⁾。

一方、昭和 19 年 3 月に機船底曳網漁業整理規則の廃止、大臣許可を知事許可に戻す、起業認可も廃止するなど機船底曳網に対する規制は大幅に緩和されたが、もはや再生の余力は残っていなかった。

5. 殖民地・半殖民地の底魚漁業と政策対応

1) 台湾

(1) 汽船トロール漁業

汽船トロールが登場する大正元年に台湾漁業規則、台湾漁業取締規則が制定された。漁業規則で汽船トロールは総督の許可漁業とされ、許可数は当初は 2 隻であったが、後、実需に合わせて 4 隻とした。取締規則では禁止区域を設定している（図 3 参照）。しかし、第一次世界大戦中にトロール船が売却されるなどして中絶し、大正 9 年に内地トロール船の進出で再興したが、内地の母船式延縄や機船底曳網に押されて成績があがらず、再び中絶となった。三度目は、昭和 2 年に共同漁業が VD 式漁法で進出してようやく定着した。許可数は 4 隻で、これは農林省との協定で制限している。北緯 30 度以南の東シナ海と台湾海峡を漁場とした。この他に北緯 25 度以南の南シナ海（主にトンキン湾）を漁場とするトロール船もある。

昭和 12 年から台湾総督府は許可方針を隻数制限から総トン数制限へと切り替えた。香港から避難した漁船が加わって台湾根拠のトロール船は以後 8～10 隻に急増した⁽³³⁾。

(2) レンコダイ延縄漁業

レンコダイは初め汽船トロールの漁獲物であったが、汽船トロールが第一次世界大戦で姿を消すと、大正 6 年に小型動力船やジャンク船による延縄が勃興した。大正 10 年の従漁船は 83 隻、うち日本人経営は 21 隻になった。内地のそれと違い、母船式として発達したわけではない。台湾北部を漁場とする近海操業である。しかし、これも大正 13 年頃から機船底曳網が勃興するに及んで減少し、小型船 10 隻内外に縮小した⁽³⁴⁾。

(3) 機船底曳網漁業

大正 8 年、台湾総督府の試験操業に基づき、起業者が現れたが、成績があがらずに終わった。大正 13 年、内地より二艘曳きが渡航して成功し、以来、順調な発達を遂げた。大正 12 年に漁業法、トロール漁業機船底曳網漁業及び捕鯨取締規則が制定され⁽³⁵⁾、資源と沿岸漁業の保護のため汽船トロールと共通の禁止区域を設定するとともに船型、許可隻数を制限した。船型は 30～100 トンとし、隻数は最初 40 隻としたが、後に 60 隻、120 隻と増やした⁽³⁶⁾。

内地では漁船は 50 トン未満に制限され、新規許可が停止されているのに対し、台湾の特殊事情を理由にしている。主な漁場は汽船トロールと同じ北緯 30 度以南の東シナ海および台湾海峡である。漁獲物は当初、レンコダイのような高価格魚であったが、次第にこれら魚族が減少し、グチ、

エソなどの低価格魚が主となった。東シナ海（南部）の漁場荒廃によって台湾総督府は南シナ海の漁場調査を行い、南シナ海へ誘導する方策を講じた。昭和 11 年には取締規則が改正され、その中で沖合での運搬船使用を認めた、許可総トン数の制限ができる（汽船トロールと機船底曳網の合計 1 万トン）、許可条件に汽船トロールは 200 トン以上の鋼船で一定の航続力、速度を有すること、機船底曳網は南シナ海では 50 トン以上、ないし 80 トン以上（海区によって異なる）であること、とした⁽³⁷⁾。これに応じたのは林兼商店で、大型船を建造して海南島東沖に出漁し（トロールは海南島西のトンキン湾）、その漁獲物は冷凍運搬船を使って台湾に水揚げした⁽³⁸⁾。

台湾の機船底曳網は昭和 10 年代に著しく増加し、13 年の 78 隻が 15 年には 136 隻となり、漁獲量も 10 年までは 1 万トン前後であったのが、15 年には 4 万トン、金額で 1,000 万円を記録した。ちなみに、汽船トロールも昭和 10 年代に急増し、14 年に許可隻数は 14 隻、漁獲量は 1 万 5,000 トン、金額は 400 万円弱となった。しかし、その後、機船底曳網は、トロールと同様、大幅に減少し、大戦末期の昭和 19 年 2 月に企業統制令に基づき、南日本漁業統制(株)に統合された⁽³⁹⁾。

2) 朝鮮

(1) 汽船トロール漁業

明治 44 年に朝鮮漁業令、朝鮮漁業取締規則が制定され、汽船トロールは総督の特別許可を要する漁業とされ、禁止区域を設定し、また、漁獲物の朝鮮内での販売を禁止した。朝鮮海水産組合（日本人だけでなく朝鮮人も組合員）が、トロールは沿岸漁業を破壊するとしてその禁止を訴えていた。底曳網（動力、無動力を問わず）も総督許可としたが、その漁場を管轄する地方長官を経由して申請することとしたので、実質的には知事許可並の取扱いである。禁止区域は内規で定めている。トロールについては大正元、2 年に取締規則を改正して禁止区域を大幅に拡大し、朝鮮沿岸漁場を閉鎖した。内地での汽船トロールと沿岸漁業の対立、内地トロール船の禁止区域侵犯を踏まえた措置であった⁽⁴⁰⁾。内地のトロール取締規則には朝鮮の禁止区域も謳っており、連繋がとられていることがわかる。だが、結局、朝鮮では汽船トロールは許可されなかった。

(2) 機船底曳網漁業

機船底曳網は大正初期から断続的に発祥し、9 年に初めて許可されたが、成果をあげることなく終わっている。本格的操業は、大正末に日本海でメンタイ漁業が開発されて以降のことである。沿岸漁業と対立したことから各道に禁止区域が設定された。許可限度を 200 隻とし、内地の以西底曳網と同様、50 トン以上は許可しない方針をとった。朝鮮西岸はグチを主体とし、タイ、カレイ、カナガシラを漁獲するもので、その許可隻数は 110 隻前後で変わりなく推移した⁽⁴¹⁾。

昭和 4 年に朝鮮漁業令、及び朝鮮漁業取締規則が制定され、そこで機船底曳網も総督の許可漁業にすること（以前は底曳網全体が総督の許可漁業であったが、実際には知事許可に等しかった）、以前は道毎に許可隻数の制限、禁止区域の設定を行っていたので操業水域は狭くなりすぎたため、これを改め、全沿岸を 6 区に分け（海区制）、各区の隻数制限、禁止区域の見直しをした。

昭和 5 年現在でみると、許可隻数は内規で 300 隻とされ、実際の許可は 250 隻、うち西岸・黄海で従漁するもの 105 隻となっている。黄海中央部まで出漁するものは少なく、沿海操業である。漁船は平均 17 トンと小型であった⁽⁴²⁾。昭和 12 年は 178 隻、海区別では、第 5 区（全羅南道と全羅北道）は 14 隻、第 6 区（西岸諸道）は 28 隻と少なく、漁獲量も少なかった⁽⁴³⁾。大きな経営体はなく、また、少なくとも西岸では朝鮮人経営が主体であった。

3) 中国・関東州

関東州は日露戦争の結果、ロシアから引き継いだ租借地なので、中国の他の地域と違い、日本の統治機構を備えており、日本人漁業を保護・育成した。関東州の汽船トロールは5隻の許可を出したが、着業していない。許可限度は販路、及び資源保護の観点から暫定的に決められた。

(1) タイ延縄漁業

日露戦争中に軍隊へ鮮魚を供給する目的で大連、旅順近海で操業したのが関東州における日本人漁業の嚆矢である。タイ資源が豊富であったことから出漁者が膨れあがった。大連を根拠に母船と伝馬船の2隻で操業した。主に愛媛県漁民が就漁した。大正13年以降、内地から機船底曳網やトロールが進出して没落し、代わって熊本・天草地方からの小型動力船による通漁となった。機船底曳網との競合を避け、島嶼域で操業し、漁獲したタイは活魚として大連に出荷した⁽⁴⁴⁾。

(2) 機船底曳網漁業

大正9年に初出漁したが、地元タイ延縄の猛反対で失敗した。大正13年に冷蔵運搬船とともに機船底曳網が大挙して出漁し、これに刺激されて州内でも日本人起業が続出した。しかし、冷凍魚の評価が低く、冷蔵会社の倒産もあって通漁は漸減し、代わって州内漁船が増加した。大正15年、周年操業に成功し、通漁から定住へと変わった。また、漁船の増加でタイの漁獲が減少し、漁場は遠くなり、魚種もグチ、カレイが中心となった。大正14年は98隻に許可したが、これには関東州在住者だけでなく、内地からの通漁者も含まれる。関東庁は出漁者保護で中国と交渉する立場にある。許可隻数は実績から判断して暫定的に200隻に制限した。内規などで決めているわけではない⁽⁴⁵⁾。

昭和初期の銀価の暴落（金輸出解禁による）、不況で疲弊が著しく、中国との渉外事件を起こすことが多い通漁を不許可とした。ただ、満州事変後は異常な活況を呈し、隻数が急増したので、農林省の方針と合わせ在住者にも新規許可はしないことにした。また、昭和恐慌期に窮迫して進出してきた一艘曳きの以東底曳網（山口、島根県船）を二艘曳きに変換して許可隻数を増やした⁽⁴⁶⁾。

昭和12年の許可数は135隻（中国人経営を含む）となっている。

中国側との紛争は、大正末に汽船トロールと機船底曳網が渤海に進入し、領海侵犯や沿岸漁業の漁具を破損したことを理由としたが、その根底には中国側は渤海全体が領海であるとし、日本側は湾口部（渤海海峡）が10カイリ（国際慣行基準）以上なので渤海内部も3カイリ外は公海で漁業が自由だとして対立したことにある。そのうえで関東庁は、漁業制限として、トロール（許可はしているが着業はしていない）は産卵期の5～6月を禁漁とする、機船底曳網は150隻に制限する、通漁者は関東庁に届け出て許可を受けること（中国との交渉に便利であり、漁場保護でも好都合）を方針としている。産卵期の禁漁措置は中国側にも依頼するとも言った（農林省は禁漁期の設定に慎重であった⁽⁴⁷⁾）。

関東州のタイ延縄は龍口（対岸の山東半島側）沖タイを目的とし、龍口港へも自由に出入りしていたが、機船底曳網が進出すると地元延縄と対立し、中国側はその出入港を禁止するようになった。また、関東州での漁船制限、中国の排日漁業政策で日本人機船底曳網が規制されると中国人漁船が大幅に増加した。しかし、日中戦争の勃発で日本政府の方針に基づき、中国人経営を減船した⁽⁴⁸⁾。いずれも小規模で大手企業はない。大正末、昭和恐慌期に内地から移住した者が多い。

4) 中国・青島・香港・上海

関東州に比べ、青島、香港、上海では日本の中国侵略とともに、排日運動、排日漁業政策が熾烈で、日本人漁業を大きく規制した。

(1) 青島

タイ延縄は青島占領とともに大正8年頃勃興し隆盛となったが、11年の青島返還と排日運動、それに濫獲による漁獲減少、13年以降の機船底曳網の入漁に圧倒されて、帆船を中国人に売却して機船底曳網に転じた。機船底曳網は昭和6年以降、排日運動、排日漁業政策の中で制限隻数の64隻となった⁽⁴⁹⁾。

排日漁業政策の典型が昭和6年の100トン未満の外国貿易禁止令である。青島を根拠として公海で漁獲した漁獲物を持ち帰るのにも適用（中国人は非適用）したので、日本人漁業の排斥が主眼といえる。中国側との交渉で、既得権を確認し、64隻は容認されたが、その他の漁船は当地を根拠とすることを禁じた⁽⁵⁰⁾。

昭和12年の許可隻数も64隻で、これ以上増やさないことを農林省との間で協定を結んでいる。日中戦争で下関へ引き揚げたが、昭和17年に日本軍が青島を占領し、治安が回復すると舞い戻った。有力経営体の下関の魚問屋のものがある。

(2) 香港

大正年間に進出が計画されたが、香港政庁の許可が得られず、昭和4年に合弁企業を設立し、許可を得て汽船トロール、機船底曳網を始めた。次第に規模を拡大し、トロール船は19隻に達したが、漁場のトンキン湾が荒廢の兆しをみせたので、新規漁場開発のため共同漁業と合併した。その後、香港政庁は日本人トロールを15隻に限定した。昭和6年以降の排日運動で、大半のトロール船は台湾や内地に引き揚げ、排日運動が収まると再び戻ったりした。香港で陸揚げし、現地で販売する他、郵船、商船に積み替えて内地などへ輸送した。海外根拠のトロール漁業のあり方に新紀元を画した⁽⁵¹⁾。

(3) 上海

昭和5年に不況の日本から脱出してトロール船が上海に進出したが、排日運動と中国政府が国内漁業保護の名目で鮮魚の輸入規制をした結果、休止状態となった⁽⁵²⁾。日中戦争勃発後の昭和13年、中支（中国中央部、華中ともいう）における漁業の統合調整、日本側の漁業権益の確保、水産物安定供給のために日中合弁で国策会社・華中水産株が設立された。漁船のほとんどが日本側の現物出資で、その隻数だけ内地許可を減らしている。終戦まで操業した。

6. 東シナ海・黄海の底魚漁業の構図と統合管理

1) 東シナ海・黄海の底魚漁業の構図

表1は、昭和13～15年の東シナ海・黄海における汽船トロール、機船底曳網の許可隻数、漁船トン数、漁獲高を示したものである。東シナ海・黄海・渤海の他、南シナ海（内地と台湾）のものを含み、ほとんどが日本人経営だが、いくらか現地人経営（朝鮮、台湾、関東州）のものを含む。

機船底曳網は全体で1,200～1,300隻、うち日本人経営が1,000隻前後、内地根拠が670～680隻、漁獲高は全体が22万トン、日本人経営が20万トン、内地根拠が12万トンである。許可隻数、漁獲高からして内地根拠の独占的利用は崩れている（東シナ海・黄海に限ると内地根拠の割合はもっと高くなるが）。圧倒的多数は日本人経営である。漁獲量（昭和13年）からすると、内地が

表 1 準戦時体制下の東シナ海・黄海の機船底曳網と汽船トロール

年次 資料番号	昭和 14 年	昭和 15 年	昭和 13 年			昭和 13 年	
	①	②	③			④	
	隻	隻	隻	漁獲量 千トン	漁獲高 万円	隻	漁船 トン数
内地 機船底曳網	678	605	650	122	1,430	688	
汽船トロール	58	73	70	40	600	70	52,803
台湾 機船底曳網	114	127	94	19	200	88	
汽船トロール	8	17	4	3	50	8	8,300
朝鮮 機船底曳網	—	—	110	15	160	71	1,420
関東州 機船底曳網	135	114	134	25	310	133	7,346
青島 機船底曳網	64	64	64	14	190	64	3,331
上海 機船底曳網	—	14	—	—	—	—	—
汽船トロール	—	4	—	—	—	—	—
中国人 機船底曳網	156	—	230	26	230	218	
経営 汽船トロール	3	—	9	5	70	5	2,050
計 機船底曳網	1,142	—	1,282	221	2,520	1,264	—
汽船トロール	69	94	83	48	720	83	—

典拠：番号①と②は中川恣『底曳漁業制度沿革史』、番号③は里内晋『底魚漁業と其の資源』、番号④は藤井賢二「日本統治期の朝鮮漁業の評価をめぐって」。

注：番号④の数値に疑問符がついているが、ここでは外した。

昭和 15 年の上海の数値は国策会社・華中水産の所属船。

12万 2,000 トンであるのに対し、台湾、朝鮮、関東州、青島は各 1 万 5,000 ～ 2 万 5,000 トンのレベルである。機船底曳網は内地では一定程度、大手水産企業の林兼商店や共同漁業、長崎と下関の魚問屋による集積が進むが、大部分は徳島県と島根県の中小業者で構成されていた。殖民地・半殖民地のそれは、ほとんどが内地企業とのつながりを持たない、内地から流出した中小業者であった。

汽船トロールは、内地は 70 隻の隻数制限があり（東シナ海・黄海以外でのみ操業するものを除く）、台湾も 4 隻と隻数が限られている（後、南シナ海開発のものと香港から退去したものが加わる）。機船底曳網と比べると隻数は 10 分の 1、漁獲量は 5 分の 1 程度である。汽船トロールは共同漁業（後の日本水産）が独占的に経営し、内地、台湾、香港にトロール船を配置し、漁獲物販売のネットワークを形成した。

2) 汽船トロール漁業と機船底曳網漁業の規制

表 2 は、汽船トロール、機船底曳網の規制を年表形式で示したものである。内地、台湾、朝鮮、関東州、青島における規制を並列することで、東シナ海・黄海・渤海全体の底魚漁業の規制管理を概観することができる。

(1) 汽船トロール漁業

汽船トロールは明治 42 年に取締規則が制定され、大臣許可漁業になるとともに沿岸域に禁止区域が設定された。禁止区域は短期間のうちに朝鮮総督府による規制と相まって拡大され、漁場は東シナ海・黄海となった。台湾と朝鮮も 2、3 年遅れて漁業法、及び取締規則を制定して、該漁業を総督許可漁業とし、禁止区域を設定した。台湾には隻数制限があったが、その数は極めて少なく、かつ水産物需給に合わせて増加した。朝鮮は沿岸漁業保護のためトロールを許可せず、禁止区域を拡大して、内地トロール船による沿岸漁場への侵入を防止した。この点では内地との連繫（内地の取締規則で朝鮮の禁止区域に触れている）が図られている。

内地では汽船トロールの過剰操業を踏まえ、トロール船が払底した第一次世界大戦期に隻数制限

表2 汽船トロール・機船底曳網の規制

1. 汽船トロール漁業の規制	
明治42年	漁業取締規則制定：大臣許可漁業とする、禁止区域の設定
〃 44年	180トン未満は許可しない。
〃 45年	新規許可は東経130度以西とする。
大正元年	起業認可制をとる、禁止区域拡大
	○台湾 漁業規則、漁業取締規則制定：総督許可漁業とする、隻数制限2隻から4隻へ、禁止区域の設定
明治44年	○朝鮮 漁業令、漁業取締規則制定：総督の特別許可漁業とする、禁止区域の設定
大正元年 〃 2年	禁止区域拡大 ※朝鮮はトロールの許可はなし。
〃 6年	70隻、漁船200トン以上に制限
〃 13年	東シナ海・黄海で操業しない場合は70隻制限の対象外
2. 機船底曳網漁業の規制	
大正10年	漁業取締規則制定：知事許可漁業とする、禁止区域の設定、50トン以上の規制
〃 13年	以西底曳網と以東底曳網との分離、以西底曳網の新規許可はしない。
大正12年	○台湾 漁業法、漁業取締規則制定：総督許可漁業とする、禁止区域の設定、漁船は30～100トン、隻数は40隻、その後60隻、120隻に制限。
明治44年 大正9年	○朝鮮 漁業令、漁業取締規則の制定：名目上は総督の許可漁業 初の許可、隻数制限200隻、50トン以上は許可しない方針。
大正9年 〃 13年	○関東州 初の許可 内地からトロール、機船底曳網が大挙して入漁
昭和5年	起業認可制導入、許可の総トン数の範囲内で大型化を認める。
〃 7年	30トン未満は許可しない、馬力の増加は認めない、大臣許可漁業とする。
昭和4年	○朝鮮 漁業令制定：実質的な総督許可漁業とする、底曳網の漁区を6区に分け、隻数を制限 (以前は道ごとに制限)
昭和5年 〃 6年 〃 7年	○関東庁 通漁は許可しない。 中国側が100トン未満船の外国貿易を禁止。 在住者にも新規許可はしない(農林省と打ち合わせ)
昭和12年	機船底曳網漁業整理規則制定：以東底曳網は隻数半減、以西底曳網は30トン未満の整理、総トン数を29,700トンに抑制する。
〃 17年	水産統制令発令：統制会社・組織設立へ
〃 19年	整理規則廃止、起業認可制廃止、大臣許可から知事許可に戻す。
昭和11年 〃 12年	○台湾 隻数制限から許可総トン数規制へ(トロールと機船底曳網合計で1万トン)、トロールは200トン以上、機船底曳網は50トン、80トン以上とする。
昭和12年頃	○青島 64隻に許可制限
3. 東シナ海・黄海・渤海の統合管理	
大正15～ 昭和4年	支那東海黄海漁業協議会：内地、外地、中国のトロール、底曳網の連携調整、内地の規制を考慮することに。
昭和13年	対支水産方策実施要綱：トロール、底曳網の許可は当面現状維持、日滿支の連携協調、中支・北支に国策会社を設立する。

(70隻)と漁船の資格要件(200トン以上で一定の航続力を有すること)を設けた。さらに大正13年には資源の減少と以西底曳網との競合を受けて、東シナ海・黄海以外(南シナ海、ベアリング海など)への進出を誘導すべく70隻制限の対象外とした。

台湾は、昭和10年代初期に、内地と同じ漁船規模と能力を要件とし、南シナ海の漁場開発が進んで許可隻数を増加させた。それは、香港根拠のトロール船が排日運動や排日漁業政策のため退避した漁船を受け入れたことも要因である。

(2) 機船底曳網漁業

内地では大正10年に取締規則を制定し、該漁業を知事許可漁業とし、禁止区域も設定した。同時に50トン以上の大型船を抑止する方針をとった。そして大正13年に、機船底曳網を以西と以東に分け、以西漁場では新規許可をしないとした。これらは資源の減少(とくにタイ類)に対応し、汽船トロールとの併存を目的とした措置で、同時に汽船トロールに対しては東シナ海・黄海以外への漁場進出の道を拓いた。台湾は大正12年に取締規則を制定して、総督の許可漁業とし、禁止区域を設定している。許可漁船は30～100トンで大型船も多く、隻数制限も需要に応じて40隻、60隻、120隻と拡大し、台湾の特殊事情を理由に内地とは違った対応をしている。朝鮮は明治44年に底曳網(動力、無動力とも)を総督の許可漁業(実態は知事許可扱い)とし、大正9年に初めて許可を出す。大正末にメタイ漁業が確立すると隻数制限を200隻とし、50トン以上の漁船は許可しないなど内地の方針に準じている。関東庁も大正9年に初の許可を出す。通漁で大連などに寄港するものについても許可の対象(二重許可となる)として涉外事件に対する中国との折衝に備えた。台湾、朝鮮、関東州は許可の漸進主義をとっており、鮮魚の需給、経営安定をみながら許可数を増やしている。

昭和恐慌期・満州事変で事態は展開し、内地では起業認可制を導入するとともに許可総トン数の範囲内で漁船の大型化を認め、さらにはこれまでとは反対に30トン未満の小型船は許可しない、許可権限を大臣に移すなどの措置をとった。朝鮮では知事許可(名目は総督許可)の矛盾が強まり、機船底曳網を総督の許可漁業とし、また海区制を採用して海区ごとの許可隻数を割当て、禁止区域も調整した。関東庁では中国側の排日運動、排日漁業政策の下で、通漁船は許可しない、在住者への新規許可もしない方針をとった(既得権の確保に重点が移った)。ただ、満州国の建設で水産物需要が高まると、許可の増発も課題としている。

昭和12年頃にも新たな展開がある。内地では沿岸漁業との対立が激化して以東底曳網の大幅減船が実施されることになり、以西底曳網も30トン未満の小型船が整理されることになった。合わせて以西と以東の両方の許可を持つ漁船をどちらか一方に振り分け、取締りの徹底を図った。戦争動員もあって許可隻数は大幅に減少するようになった。また、戦時統制で大手水産会社所属船は会社ごとに、中小業者は業種団体に統合再編された。アジア・太平洋戦争末期には減船計画は中止となり、機船底曳網の規制を大幅に緩和して生産力の保持を図ったが、壊滅状態で終戦を迎えた。台湾は隻数制限から総トン数制限へと方針を切り替え、南シナ海への進出を念頭に、新規許可は50トン以上、または80トン以上と大型化を誘導した。戦時下ではトロールとともに統制会社を形成した。青島ではこの頃、中国側からの圧迫で、既存隻数の確保が課題となった。中支では上海、北支では青島に国策会社が設立され、占領地の水産物供給の要となった。漁船は内地とやりとりされて全体枠は守られた。関東州の機船底曳網は青島の国策会社の下に遅れて編入された。

3) 海域全体の統合管理

東シナ海・黄海（渤海を含む）全体の規制をめぐって二つの動きがあった。一つは大正15年から昭和4年にかけて4回開催された支那東海黄海漁業協議会と昭和5年に開催された支那東海黄海漁業打合会議であり、もう一つは昭和13年に定められた対支水産方策要綱である。

(1) 支那東海黄海漁業協議会、及び支那東海黄海漁業打合会議

大正15年～昭和4年の4回にわたる支那東海黄海漁業協議会は農林省が関係各県や殖民地行政機関の水産担当者を集めて東シナ海・黄海・渤海における汽船トロール、機船底曳網の規制を調整するために開催した。協議会が開かれた目的を水産局長は次のように述べている。機船底曳網が発達して資源の枯渇、とくにタイ類の減少が問題となり、大正13年に以西底曳網の新規許可が停止された。また、汽船トロールと機船底曳網が中国人漁具を破損し、中国側が日本漁船を拿捕するなど国際紛争が発生したことが契機である。各地方は一定の方針の下で行政を行うようになったが、各官庁間の連携が図られておらず、政策効果が十分でない場合もある。対外関係、魚族の保護といった利害が共通する事項で協調することを目的とした⁽⁵³⁾。

協議に先立ち、農林技官・宮脇伊太郎の講演があった。宮脇は長年、トロール漁船や取締船に乗船した経験をもとに、資源保護について次のような提言をしている。①トロール、機船底曳網、水産行政については農林省と各殖民地が常に連絡をとり、努めて同一方針になるよう協調する。②汽船トロールは、制限隻数70隻を維持し、台湾、朝鮮、関東州で許可するトロール船はこの制限隻数内で二重許可とする。③機船底曳網は内地、台湾、朝鮮、関東州を含め150組(300隻)に制限し、各地方の隻数について協定を結ぶ。一方で、トン数制限を撤廃し、新規許可、許可更新では70トン以上とする。機船底曳網を大臣許可漁業とし、トロールと同一業態なのでトロールと同一の取締規則のもとで管理をする⁽⁵⁴⁾。

宮脇の提言は、当然、農林省の意向を受けたものであり、海域全体の統合管理に向けた大きな政策転換の内容を含んでいる。協議はこの3点に則して行われた。

①行政処分の連絡統一に関する事項：台湾は地理的な関係から大型船が多く、内地のように50トン以下とはし難い。また、小型船は沿岸漁場を荒らすので30トン以上を許可しているとして統一に反対した。その結果、各地方のトロール、機船底曳網は漁場が同一で利害が共通するので許可について連絡協調することになった。

②トロールの許可に関する件：関東庁は機船底曳網については規則を制定し、通漁者に対しても許可を要するとして漁場の保護、日中漁業紛争の緩和に努めているが、トロールは在住者の要望で5隻を許可しており、今更、取り消して、内地の70隻制限に合わせて内地との二重許可にはできない、とした。その他、台湾の4隻は別扱いにすべき、70隻制限の妥当性、資源が減少しているので殖民地を含め70隻に抑えるべきなどの意見があつて、当分の間、70隻制限を考慮するという表現で決着した。

③機船底曳網の許可に関する件：島根、福岡、山口県は小型船も多く、禁止区域を侵犯している。漁船を大型化して東シナ海・黄海に出漁したいが、資金的に出来ない場合があり、また、新規許可の停止で発展の道が閉ざされたとした。長崎県は50トン以上が得策として50トンに制限した根拠に疑問を挟み、台湾は大型船を許可しており、許可の発行は内地に比べて遅く、今後も許可する方針であるとして別扱いを望んだ。また、台湾と関東庁は内地からの出漁船が多く、内地側で規制を強化すべきである、関東庁は通漁船に対しても許可制にする方針で、在住者も周年操業ができないのでトン数制限はしていないし、無限に許可を求めてくることはないとした。各地の意見が

まともならず、トン数制限について朝鮮は当分現行のままを、長崎県は制限撤廃を主張、山口県は漁船の統廃合により許可総トン数、総馬力数の範囲での大型化を提唱した⁽⁵⁵⁾。

昭和2年(2回目)以降の協議会のうち、日中漁業問題については後述するとして、昭和4年の協議会で示された各地の状況をみていこう。内地では、山口県は海難事故が多発しており、トン数制限を撤廃し、現在の総トン数の範囲内で大型化を認めるべきだと述べ、島根県はトン数、馬力数の撤廃を求めた。長崎県は漁獲能力を漸減する必要はなく、状況に応じてトン数、馬力数の増大を認めるべきだと主張。その背後には、漁獲の減少は自然的要因によるもので、濫獲によるものではない、資源の再生力と漁業生産との間には経済メカニズムが働き、制限しなくても濫獲は起こらないという資源観(経済的自律説)があった。

台湾は、トロールの許可数4隻は、第一次大戦の前に許可された隻数で、経営が不安定で、新規企業も生まれなかったことから現状維持のつもりで農林省と協定を結んだものと説明した。機船底曳網は漸進許可の方針をとっており、隻数制限には賛成できない。トロール、機船底曳網は経営が安定し始めており、鮮魚供給で重要な役割を担っていること、生産性は内地出漁船より高く、漁場に余力がある、島内の他漁業と漁場競合しない、内地トロールと漁場が異なることから許可を増やす方針であると述べた。朝鮮の関係者はとくに発言していない⁽⁵⁶⁾。

このように各地の状況と要望を踏まえて、政府は、内地においては山口県の意見のように漁船総トン数を維持し、その枠内で漁船の大型化へと許可方針を切り替えた。

昭和2、3年の協議会は専ら渤海の漁業を議題とし、4年の協議会でも渤海の漁業が取り上げられて、日中の漁業紛争が緊急の課題であることを示した。渤海は関東州の重要漁場で、とくに龍口沖のタイ漁場が中心である。大正13年から内地のトロール、機船底曳網が殺到して、領海侵犯や中国漁民との紛争を引き起こした。中国は涉外事件が多発するようになって渤海全体が領海だと主張するようになり、3カイリ外は公海だと主張する日本側と対立を深めるようになった。涉外関係は関東庁が担当するので、次のような漁業の制限を提案した。タイ産卵期のトロールの禁漁、機船底曳網の隻数を150隻に制限する(または120隻。関東州在住の日本人、中国人と通漁船の合計)、通漁者は関東庁に届け出て許可を受けることの3点である。

協議では、トロールの通漁を禁止しながら機船底曳網を許可するのは矛盾、一旦許可したものを取り消すのは十分な根拠が必要、公海での資源保護は実施困難で、各漁船の自由競争によって淘汰されるのを待つしかないなどの意見が出て、トロールの入漁禁止は関東庁の希望、機船底曳網の入漁届出許可制は関係者に通知するにとどめることで決着した⁽⁵⁷⁾。

昭和5年開催の支那東海黄海漁業打合会議は内地と殖民地との最終的な漁業調整が主題で、内地各県の関係者は出席していない。農林省は、①東シナ海・黄海・渤海のトロール、機船底曳網は現在以上には許可しないこと、②機船底曳網の総トン数を増加させないことでまとめようとした。台湾は、トロール(4隻)と機船底曳網(前年に120隻とした)の隻数については異議はないが、機船底曳網のトン数は制限し難いといい、朝鮮は、機船底曳網の許可は内規で300隻と制限しており、実際に250隻の許可を出している。うち、朝鮮西岸・黄海で従漁しているのは105隻で、他に10隻が申請中で許可を出すつもりである。多くは沿海で操業し、漁船規模も17トン平均と小さく、今後、漁船の大型化と沖合化を進めるためトン数制限もし難いとした。関東庁は、現在の許可数は142隻で、うち内地からの通漁船が61隻、関東州在籍が81隻(日本人55隻、中国人26隻)である。関東州在住者以外は新規許可しない方針といい、機船底曳網は奨励しており、農林省の要請には従えないと回答している⁽⁵⁸⁾。このように内地・外地を通じた規制の統合には至らなかった。

(2) 昭和13年の対支水産方策実施要綱

日中戦争が勃発すると、昭和13年6月に対支水産急速実施要綱が発表された。中国の占領支配地に焦点をあてて、東シナ海・黄海・渤海を漁場とする汽船トロール、機船底曳網は資源維持のため統合調整を図ること、低廉豊富な水産物の供給を確保すること、日本側の権益を確保しながら統制を図ろうとしたものである。企画院が原案を作成したといわれる⁽⁵⁹⁾。

昭和13年9月に企画院が内閣に上申した対支水産実施要綱では、東シナ海・黄海・渤海の機船底曳網、汽船トロールの許可は当面、現状維持とする、現在許可されている漁船隻数と総トン数を超えないこと、満州国で新規許可する場合は日満支当局と協議すること、中国側も現有能力以上の許可をしないこと、日満支の漁業根拠地の異動は移動する隻数、トン数だけを増減すること、中支と北支に各一つの国策水産会社を設立すること、と具体化している⁽⁶⁰⁾。

漁船勢力の現状維持と関係して、内地で機船底曳網の減船計画が立てられており、減船される以東底曳網を中支、北支に移すという要望が強いが、本海区はすでに飽和状態であり、新規許可すべき余地がないとして否定している⁽⁶¹⁾。

国策会社については、北支では青島の日本人機船底曳網(64隻)と山東半島の中国人経営が対立して流産し、昭和17年によく山東漁業統制(株)が設立された。同社は同地の日本人経営の底曳網を強制編入し、中国人経営の底曳網を買収して、北支の漁業、水産物供給を掌握・統制した。大連の機船底曳網は昭和19年になって編入された⁽⁶²⁾。

中支では昭和13年の上海占領直後に国策会社・華中水産(株)が設立され、主に内地漁船を現物出資してトロール船4隻、機船底曳網14隻、運搬船1隻で始まった。華中水産は魚市場の経営が主体で、水産物需給の統制を図った⁽⁶³⁾。

7. 結びに代えて—漁業政策の評価—

汽船トロール、機船底曳網に対する政策対応の目的は、沿岸漁業との衝突を回避することを目的としたもの、濫獲による資源の減少や経営困難から資源の保護、漁業経営の支持を目的としたもの、漁業種類間の対立の緩和・調整を目的としたもの、地域間・内地と殖民地・半殖民地との競合・対立緩和を目的としたもの、中国では排日運動や排日漁業政策への対応があり、単独、または複数の目的をもって施行された。

第二次世界大戦後の昭和37年にこれらの漁業政策を評価した論文が出ている。機船底曳網の許可制度について秋山は、漁業資本主義の矛盾、つまり生産力の絶えざる増大と無政府的競争から起こる漁場価値の低下、資源枯渇の矛盾に対応したもので、以西底曳網の場合は資本と資源の矛盾は大資本間の対立抗争として現れたといい、トロールを独占する共同漁業と以西底曳網を集積して飛躍的發展を遂げた林兼商店との対立、以西漁場を独占的に行使していたトロールとそこへ割り込んだ以西底曳網の対立に還元した。大正10年の機船底曳網漁業取締規則の制定でその発展を抑止し、50トン以上の大型船を認めないことも、13年の以西底曳網の新規許可の停止もトロールの主張に沿ったものであり、昭和4～5年の漁船総トン数の枠内での大型化容認は両者の意図を反映したもの、7年の30トン未満船の不許可という措置は小漁業者を追放し、林兼商店や山田屋などを中心とした大漁業者の独占体制を整えたとされるのである⁽⁶⁴⁾。

以西底曳網に対する政策対応を資本主義社会固有の制度であり、漁業種類間対立の調整の側面から評価している。だが、資源問題は資本主義に固有の問題ではないし、それを大資本間の対立抗争の問題として置き換えることもできない。漁業政策は業界の利害主張を盛り込むだけでなく、長期

的、全体的観点から業界にとって不都合な側面、とくに資源保護のための規制強化を盛り込むことがある。漁場が広大である以西漁場でも機船底曳網が大挙して進出する大正末から昭和初期にかけて漁獲物構成の悪化、とくにタイ類の減少は甚だしく、以西底曳網も練り製品原料供給に軸足を移している。大正 15 年開催の支那東海黄海漁業協議会で、農林技官から著しい資源減少を前にして漁船の大型化とセットで総隻数規制が提案され、昭和 4、5 年に隻数制限から総トン数規制への政策転換として結実する。それは大手資本の林兼商店の要求であると同時に長崎、山口県などの行政担当者の声でもあった。業種間・資本間の調整とともに資源との調和を図った政策といえよう。

もっとも大正末から昭和初期にかけての魚種構成の変化や昭和 10 年代のグチの小型化を前にしても資源に対する楽観説が流布していた。それは、科学的資料の欠如、科学の未発達が資源が無尽蔵でないことを証拠立てられず、濫獲競争に歯止めがかけられなかったためであり⁽⁶⁵⁾、業界の利害が行政を左右し、科学に優越する社会の反射でもあった。

また、秋山は大正 6 年の汽船トロール漁業取締規則の改正で隻数を制限し、船舶要件を定めたことは弱小資本の進出余地をなくし、隻数制限は高い収益性を与え、共同漁業によるトロール独占を保証した、とした⁽⁶⁶⁾。岡らも同様に、隻数制限は資源開発を抑え、また許可を得た漁業者に特別高い利益を保証した。このことは、同一漁場において同一資源を対象とした以西底曳網の急速な発展によって間接的に証明される、とした⁽⁶⁷⁾。

これらの評価には濫獲による資源の減少についての危機意識は薄い。これら論文が発表されたのは昭和 37 年のことで、以西底曳網は史上最高の水揚げを記録した時期（トロールは以西底曳網に圧迫されて、海外トロールへの転換を図った）にあたり、資源と漁業生産とは経済メカニズムによって均衡が保たれるという楽観的な資源論が支配的であった時期（著者が経済的自律説に依拠したというわけではない）にあたる。資本主義の矛盾が顕在化し、社会主義に幻想を懐いた時期でもあった。資源の減少が深刻となり、漁業管理の重要性が強調される今日、資源保護・管理の側面からこれまでの漁業政策を評価することが重要になっている。

漁業政策の評価でもう 1 点指摘したいことは、東シナ海・黄海（渤海を含む）全体の漁業動向と管理を考察することの重要性である。この点では、吉木がその著書『以西底曳経営史論』で内地の他、中国における日本人経営をとりあげ⁽⁶⁸⁾、藤井は朝鮮の漁業評価をめぐって初めて海域全体の統合管理に触れている⁽⁶⁹⁾。

韓国、中国の漁業が目覚ましく発達し、200 カイリ体制となった今日でも国際競争が激しい東シナ海・黄海の漁業と漁業政策を国際関係と国際的管理の視点で振り返る時⁽⁷⁰⁾、近代の植民地支配と被支配の下での漁業展開と漁業政策をレビューすることの意義がみえてくる。

注

- (1) 推進論は南摩紀麻呂「トロール漁業ニ就テ」、反対論は耕洋漁史「トロール漁業を論ず」、制限論は岡十郎「汽船トロール漁業に関する意見」。新聞論調も含め、『大日本水産会報 第 319 号』（明治 42 年 4 月）1～18 頁。
- (2) 「第二十五回帝国議会議院汽船『トロール』漁業取締ニ関スル建議案委員会議録（速記）第二回」（明治 45 年 3 月 15 日）、「トロール問題と帝国議会」前掲『大日本水産会報 第 319 号』32～35 頁。
- (3) 「汽船トロール漁具法取締請願ノ件」（明治 44 年 6 月、国立公文書館所蔵）。
- (4) 桑田透一『トロール漁業問題に就て一非トロール漁業論を排す一』（明治 43 年 12 月、自費出版の小冊子）。
- (5) 馬関毎日新聞 明治 44 年 4 月 14 日、『山口県史 史料編近代 4』（平成 15 年、山口県）444～445 頁。
- (6) 福岡のトロール漁業反対運動については、三井田恒博編著『近代福岡県漁業史』（2006 年、海鳥社）629～633 頁参照。

- (7) 馬関毎日新聞 明治44年9月19日、45年1月18日、ともに前掲『山口県史 史料編近代4』445～446頁。
- (8) 拙著『近代における地域漁業の形成と展開』（2010年、九州大学出版会）256頁。
- (9) 「改正汽船トロール漁業取締規則を読む」『大日本水産会報 第361号』（大正元年10月）1～5頁。
- (10) 大石栄三郎「トロールと沿岸漁業」『長崎水産時報 第31号』（大正2年3月）27～29頁。
- (11) 『日本水産百年史』（2011年、同社）61～63頁。
- (12) 原康記「福博の起業家と水産業」迎田理男・永江眞夫編著『近代福岡博多の企業者活動』（2007年、九州大学出版会）159～167頁。
- (13) 長瀬貞一・周東英雄・寺田省一『水産学全集 漁業政策』（昭和8年、厚生閣）285～286頁。
- (14) 『共同漁業株式会社之事業』（昭和2年、同社）22～24頁。
- (15) 前掲『日本水産百年史』170～172頁。
- (16) 笠井高三郎『阿波人開発支那海漁業誌』（昭和16年、同誌刊行会）11～13頁。
- (17) 同上、252～254頁。
- (18) 『大正七年度 愛媛県水産試験場事業報告』15～16頁。
- (19) 対象魚種の変化は、昭和5年に長崎市に設立された連子船組合が、その後、組合名を連子延縄組合、連子甘延縄組合、遠洋甘延縄組合、長崎遠洋延縄組合と次々と改称したことも表れている。渡辺武彦「長崎近代漁業発達誌（六）母船式連子（甘）延縄漁業誌」『海の光 第147号』（1964年8月）31頁。
- (20) 「母船式連子縄漁業」『海洋漁業 第4巻第4号』（昭和14年4月）68～69頁、前掲『阿波人開発支那海漁業誌』252～254頁。
- (21) 片山漁政課長談「機船底曳網漁業取締規則の制定に就て」『水産界 第469号』（大正10年10月）31～32頁。
- (22) 「機船底曳網漁船の中国東海・黄海漁場への新規進出を禁止」（大正13年10月24日、外務省外交資料館所蔵）『山口県史 史料編近代5』（平成20年、山口県）所収、312～313頁。
- (23) 吉木武一『以西底曳網経営史論』（1980年、九州大学出版会）7～19頁。
- (24) 「機船底曳網漁業取締規則の改正」『水産彙報 第6号』（昭和8年4月）259～263頁。
- (25) 「機船底曳網漁業取締規則の一部改正」『水産公論 第24巻第9号』（昭和11年8月）11頁。
- (26) 「機船底曳網漁業」前掲『海洋漁業 第4巻第4号』31、42～43頁。
- (27) 『遠洋底曳網漁業福岡基地開設廿周年誌』（昭和29年、同記念会）6～9、34～35頁。
- (28) 里内晋「海南島を中心とする南支那海の漁業」『海洋漁業 第6巻第11号』（昭和16年11月）62～63頁。
- (29) 前掲『以西底曳網経営史論』23～28、120～122頁。
- (30) 『水産経済資料 第九輯 新情勢下の機船底曳網漁業』（昭和16年12月、水産経済研究所）10～11頁。
- (31) 同上、38頁。
- (32) 『創立十周年記念誌』（昭和33年、日本遠洋底曳網漁業協会）3～20頁。
- (33) 『本邦トロール漁業小史』（昭和6年、日本トロール水産組合）17～18頁、『台湾の水産』（昭和10年9月、台湾水産会）15～16頁、『南シナ海汽船トロール並に機船底曳網漁業現勢調査（其2）』（昭和16年6月、東亜研究所）9～14頁。
- (34) 『台湾水産要覧 昭和五年版』（台湾水産会）21頁、『台湾之水産業』（大正10年2月、台湾銀行調査課）29～30頁。
- (35) 前掲『台湾の水産』111～117頁。
- (36) 前掲『台湾水産要覧 昭和五年版』17頁。
- (37) 『台湾関係漁業資料 日本と中華民国との漁業交渉の参考資料として』（昭和28年4月、水産庁生産部）11～26頁。
- (38) 前掲『南シナ海汽船トロール並に機船底曳網漁業現勢調査（其2）』26～36頁。
- (39) 藤井賢二「水産統計から見た日本統治期の朝鮮・台湾」『東洋史訪 13』（2007年3月）105頁。
- (40) 『大日本水産会報 第346号』（明治44年7月）33～42頁。
- (41) 『大正十五年四月開催 支那東海黄海漁業ニ関スル協議会議事要録 附たらば蟹ニ関スル件』（農林省水産局）11～12頁、吉田敬市『朝鮮水産開発史』（昭和29年、朝水会）362～366頁。
- (42) 『昭和五年五月開催 支那東海黄海漁業打合会議要録』（農林省水産局）6頁。
- (43) 『昭和十四年 朝鮮の水産業』（朝鮮総督府殖産局）41～42頁。
- (44) 海洋漁業協会編『本邦海洋漁業の現勢』（昭和14年、水産社）276頁、『黄渤海の漁業』（大正14年8月、南満州鉄道株式会社）88～90頁。
- (45) 前掲『大正十五年四月開催 支那東海黄海漁業ニ関スル協議会議事要録 附たらば蟹ニ関スル件』13～15頁。
- (46) 伏木政樹「北支の底曳網漁業と関東州の関係に就て」『海洋漁業 第7巻第7号』（昭和13年7月）37頁、『関東州機船底曳網漁業の推移』（昭和9年2月、関東庁水産試験場）1～13頁、『満州産業叢書 第四編満州の

- 水産業』(昭和6年6月、満鉄調査課)37～41頁。
- (47)『昭和二年四月 昭和三年四月開催 支那東海漁業協議会議事要録 附支那漁業関係法規』(農林省水産局)12～15頁。
- (48)前掲「北支の底曳網漁業と関東州の関係に就て」39～43頁、「渤海での操業概況報告」(昭和5年8月18日、外務省外交史料館所蔵)前掲『山口県史 史料編近代5』316～319頁所収
- (49)岡本正一『満支の水産事業』(昭和15年、水産通信社)582～583頁、農林省水産局編『海外水産調査』(昭和13年3月、海洋漁業振興協会)17～21頁。
- (50)「989 日本人漁業禁止問題に関し、生活権と日中友好関係に及ぼす影響の点より説得努力方訓令」(昭和6年5月22日、外務省外交史料館所蔵)
- (51)前掲『海外水産調査』66～70頁、「トロール漁業草稿」(昭和8年4月)桑田透一編『国司浩助論叢』(昭和14年、丸善)640～643頁。
- (52)在上海日本総領事館「汽船トロール漁業及機船底曳網漁業ニ関スル調査ノ件」(昭和9年4月、国立公文書館アジア歴史資料センター所蔵)
- (53)前掲『大正十五年四月開催 支那東海黄海漁業ニ関スル協議会議事要録 附たらば蟹ニ関スル件』8～9頁。
- (54)同上、107～109頁。
- (55)同上、53～54頁。
- (56)『昭和四年四月開催 支那東海黄海漁業協議会議事要録』(農林省水産局)7～12、18～20頁。
- (57)前掲『昭和二年四月 昭和三年四月開催 支那東海黄海漁業協議会議事要録 附支那漁業関係法規』のうち昭和2年開催の4、12～15頁、3年開催の11～12、19～20頁、前掲『昭和四年四月開催 支那東海黄海漁業協議会議事要録』6、32、51頁。
- (58)前掲『昭和五年五月開催 支那東海漁業打合会議要録』3～7頁。
- (59)藤井賢二「日本統治期の朝鮮漁業の評価をめぐって」『東洋史訪14』(2008年3月)105～106頁。
- (60)「『対支水産方策実施要綱』ニ関スル件」(昭和13年9月企画院上申、アジア歴史資料センター所蔵)
- (61)『昭和十三年六月開催 水産事務協議会要録』14頁。
- (62)前掲『以西底曳経営史論』270、279～280、285頁。
- (63)同上、270～271頁、前掲『満支の水産業』608～609頁。
- (64)秋山博一「機船底曳網漁業の発達と許可制度」『漁業経済研究 第10巻第4号』(1962年3月)29～30、36頁。
- (65)里内晋「海洋漁業振興の意義」『海洋漁業 第5巻第1号』(昭和15年1月)62～63頁。
- (66)秋山博一「大臣許可漁業の展開過程」『漁業経済研究第11巻第1号』(1962年6月)39～40頁。
- (67)岡伯明・渡辺宏彦・長谷川彰「日本における底曳漁業規制の経済的背景」『漁業経済研究 第10巻第4号』(1962年3月)87頁。
- (68)前掲『以西底曳経営史論』
- (69)前掲「日本統治期の朝鮮漁業の評価をめぐって」
- (70)戦後の東シナ海・黄海における日中韓の漁業展開と国際関係については、拙稿「日中韓漁業関係史 I」、片岡千賀之・西田明梨「日中韓漁業関係史 II」『長崎大学水産学部研究報告第87号、第88号』(2006年3月、2007年3月)がある。