

以西底曳網・以西トロール漁業の戦後史 I

片岡千賀之

History of the Trawl Fisheries in the East China Sea and the Yellow Sea
after the Second World War - I -

Chikashi KATAOKA

This paper describes the history of the trawl fisheries which had operated in the East China Sea and the Yellow Sea from the Second World War until the 1960's. A socio-economic view point in terms of the number of boats, capability of the boats, fish production and productivities, fishery management, regulation and policy of the fishery business, relationships with neighboring countries, and the trend in fish resources was employed.

Historical developments were divided into three stages during the period according to the level of fish production.

The first stage ranges up to five years after the war. The trawl fisheries of both types of otter and two boats rapidly recovered up to 200 thousand tons beyond the prewar total through political support in spite of a lack of fishing materials under the controlled economy and restrictions of the fishing grounds by the Allied Forces. The rapid development caused irregular fishing following a reduction of boats.

In the second stage of the 1950's, the trawl fisheries had further developed and reached to a peak of 350 thousand tons. It was achieved by technical advancement, the abolition of the Allied Forces-restrictions, conclusion of the fisheries agreement with China from which Japan was granted secure fishing, and Korea settling the dominion zone to exclude Japanese boats. Big fisheries companies had collected the boats.

During the 1960's in the third stage, the trawl fisheries hadn't developed anymore due to limitations of the fish resources. The amount of fish production became stagnant at around 300 thousand tons under the circumstances with a decreasing number of boats instead of their enlargement and change from broadside type to stern type in drawing up the net, conclusion of the agreement with Korea which brought secure fishing and an expansion of the fishing grounds. On the other hand, the otter trawl had turned from these seas to other distant waters with more profitability. As a result of resources limitations, target species changed from a material for fish paste to fresh fish. Fishery management grew worse due to the high rise of the operating costs against the gradual rising income and lack of labors.

Key Words : 底曳網漁業 trawl fisheries, 東シナ海 East China Sea, 黄海 Yellow Sea, 漁業勢力 fisheries power

I. 序章—目的と統計的概観

1. 目的と時期区分

1) 本論の目的

以西底曳網・以西トロール（以下、両者をまとめて以西漁業と称することがある）は日本を代表する企業的漁業であり、以西トロールの前身である汽船トロール（第二次大戦後は以西トロールと称する）は今から100年前に発祥したが、1960年代に東シナ海・黄海から退出している（他の遠洋底曳網な

どに転換した）。以西底曳網は約80年の歴史を誇るが、その勢力は今や非常に小さくなった。

以西漁業とは、東シナ海・黄海で操業する大型の底曳網漁業で、以西トロールは開口板によって網口を広げる1艘曳き、以西底曳網は通常、2艘が一定の間隔を保ちながら並進して網を曳く。以西という言葉は、許可水域が東経130°以西（時代によって水域は変わり、現在は東経128°以西となっている。一般に東シナ海・黄海をさす）であることに由来する。

以西漁業は、第二次大戦後に限定すると、戦後復興期には

食料供給に、その後はねり製品原料の供給に極めて大きな役割を果たしたが、1970年代になると資源の減少や中国・韓国の底曳網漁業の発達によって縮小するとともに、北洋産冷凍スリ身の台頭に押されて漁獲対象を惣菜物に切り替えたことで重要度が低下した。一方、以西漁業の操業海域である東シナ海・黄海は韓国、中国などの国際入会漁場であることから、これら諸国とは漁獲競争、漁獲規制、資源の囲い込みで対立すると同時に、東西冷戦体制下の国家関係を映し出す舞台になったという特異性をもつ。

以西漁業は、漁業勢力こそ縮小したが、今日なお、惣菜物の供給、地域漁業の核として一定の役割を果たし、また、東シナ海・黄海における200カイリ体制と資源の共同管理にあたって欠かせない要素となっている。

本論は、戦後における東シナ海・黄海（以下、以西漁場と称することがある）の漁業、国際関係、資源問題に最初から深くかかわった以西漁業について、その歴史を長期的な視点から内外の政治経済情勢の展開を踏まえて整理することを目的としている。長期的視点に立つことによって、以西漁業の構造変化と構造変化をもたらした要因を大づかみに把握する。また、以西漁業の展開は中国、韓国との政治的対立、資源、労働、漁業技術、水産物市場に強く規制されたので、社会的アプローチを行なう。

200カイリ体制が北東アジアに確立した現在、以西漁業の足跡を辿ることは、今日の200カイリ体制の特性を知り、200カイリ体制下での漁業の役割と課題を考えるうえで有効である。

以西漁業の歴史は、戦前部分については吉木武一『以西底曳網漁業経営史論』¹⁾という優れた著作があるが（汽船トロールについてはふれていない）、戦後については業界団体である日本遠洋底曳網漁業協会の創立記念誌（10年史、20年史）が1960年代までをカバーしている他、まとまった著作はない。

筆者らは、「日中韓漁業関係史 I、II」²⁾において、戦後、東シナ海・黄海の漁業資源の利用と規制について、日本、中国、韓国などの漁業展開と二国間の漁業協議・漁業協定の両面から考察した。そこでは、各国の漁業勢力を総体として、あるいは性格の異なる底魚漁業と浮魚漁業とに大別して考察しただけであるし、また国際漁業秩序に関する分野に限定して、個々の漁業については触れていない。

戦後60余年の以西漁業は、戦後復興、隆盛期、爛熟期を経て、その後の長い衰退、新しい海洋制度という枠組みのなかでの今日、と幾多の変遷を辿ってきた。そのうち本論は戦後から1960年代までの期間を対象とする。1970年代から現在に至る過程については別稿を期す。

内容としては、漁業協議・協定などの国際関係、以西漁業をめぐる許可政策、漁業勢力と漁場利用、資源の動向、漁業技術の発達と漁業生産および生産性、経営体の性格や漁業経営について考察する。この時代、日本の漁業勢力は韓国、中国と比較すれば圧倒的に強く、以西漁業が漁場の開発、漁業技術の発展をリードしたが、反面、生産性の低下や資源の減少といった問題を引き起こした。その意味では、1960年代までは資源の再生産と漁業との均衡は国内問題であった。この

うち、日中、日韓などの漁業協議や漁業協定の内容については、上記論文で詳述したので、簡略に留める。また、以西漁業の労働、作業工程、漁獲物の流通・消費については本論では触れない。

2) 時期区分

戦後から1960年代までの以西漁業の展開過程を時期区分すると、漁獲量の高さを基準に、戦後復興期（1945～50年）、隆盛期（1950年代）、爛熟期（1960年代）の3期に分けることができる。以西底曳網と以西トロールでは発展プロセスは異なるが、漁獲量の多い以西底曳網の時期区分を基準にしている。漁獲量の高さによる時期区分は、国際関係、許可政策、漁業技術の発達、資源の動向、以西漁業の構造変化とは必ずしも一致しないものの、漁業勢力の変化を端的に示すものとして用いる。

(1) 戦後復興期（1945～50年）

マッカーサーライン（以下、マ・ラインという）の設定から1950年の減船整理までの戦後5年間は戦前の漁獲量水準を超える急速な復興期であった。以西底曳網は、戦時中の資源回復、戦前を上まわる許可隻数もあって、漁場の制限、漁業用資材の不足、魚価の統制のもとにありながら、短期間で漁獲量は20万トンに達した。

以西トロールも急速な復興を遂げたが、許可隻数・漁獲量は戦前水準に届かなかった。漁獲量は早くもピークの3万トン台に達する。

(2) 隆盛期（1950年代）

マ・ラインは撤廃されたが、中国が機船底曳網漁業禁止区域、韓国が李承晩ラインを設定したので、漁場の制限・拿捕が続いた。中国近海は、日中漁業協定の締結で安全操業が確保された。漁業技術の発達もあって、以西底曳網の漁獲量は最大の35万トンを記録する。以西トロールは、許可隻数、漁獲量が減少に転じた。

(3) 爛熟期（1960年代）

日韓漁業協定の締結で、漁場と安全操業が確保されるようになった。以西底曳網の許可隻数は大幅に減少するが、漁獲能力を高めた結果、漁獲量は30万トンを維持した。資源の減少が大きく漁業を規定するようになった。以西トロールは、以西漁場から退出して遠洋底曳網などに変わって、その幕を閉じる。

2. 統計による漁業動向の概観

戦後25年間（1945～70年）の以西底曳網と以西トロールに関する統計を整理して、その動向を概観する³⁾。前述の時期区分を念頭に置きながら、以下、以西底曳網の漁業動向、経営体の動向、魚種構成の変化、次に以西トロールの漁業動向、魚種構成の変化をみていく。

1) 以西底曳網漁業の動向

(1) 以西底曳網漁業の動向

以西底曳網の動向について、許可隻数、漁獲量、漁船規模、曳網回数と曳網あたり漁獲量、漁業協定との関係をみていく。

図1で、以西底曳網の許可隻数をみると、終戦時に残っていたのは151隻であったが、食料難や就業難を克服するために急速な復興が図られ、1948年には戦前水準を超える960隻余に達した。過剰操業ということで1950年に「2割減船」(形式は3割減船だが、1割は分離され、後に復帰したので実質は2割。統計は分離した1割もカウントしている)が実施され、その後は780隻台で安定する。1950年代後半から漸減傾向となり、1960年代後半には漁船大型化のための減船が続き、1971年には625隻となった。

漁獲量は、戦後の急速復興で戦前水準を上回り、1949年に21万トンを超えた。1950年の「2割減船」で幾分落ち込むものの、その後は再び大幅に漁獲を伸ばし、1960年には史上最高の35万トン記録した。その後、1960年代は下降気味ながらも30万トン台を保っていたが、1970年代に入ると急に落ち込む。

1隻あたり(通常は2隻1組で操業する)漁獲量をみると(分母は許可隻数であって稼働隻数ではないが大まかな動向を知ることができる)、段階的に増加し、1946~48年は100ト

ン台、1949~52年は200トン台、1953~56年は300トン台と増加し、1957年から400トン台となった。1960年代後半には一時500トンに増加したものの、その後は400トン台半ばに戻った。

この間、漁船規模は大型化し、曳網回数は増えている(図2。統計は1966年まで)。漁船の平均トン数は1947~48年は60トン台、1949~54年は70トン台、1955~62年は80トン台、1963~65年は90トン台、1966年から100トンを超えている。漁船トン数の増加は、高馬力化を伴って、漁場の拡大、漁具の大型化をもたらし、1隻あたり漁獲能力を高めた。

総曳網回数は、許可隻数が横ばい、あるいは漸減していた期間にも増え続け、1960年代半ばまで続く。1隻あたり曳網回数は漁船を大型化して増やしたが、1960年代半ばにはそれも限界に達した。その後は許可隻数が大幅に減少して、総曳網回数も減少し、漁獲量、1隻あたり漁獲量も頭打ちから減少に向かった。

曳網1回あたり漁獲量は減少した。資源状態を示す指標である(漁場、対象魚種の変化もあって厳密ではない)曳網あ

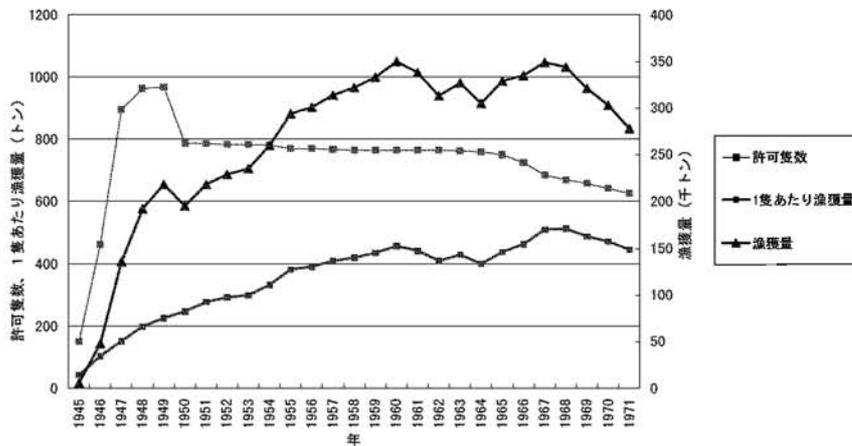


図1 以西底曳網の許可隻数、漁獲量、1隻あたり漁獲量の推移

資料：日本遠洋底曳網漁業協会他

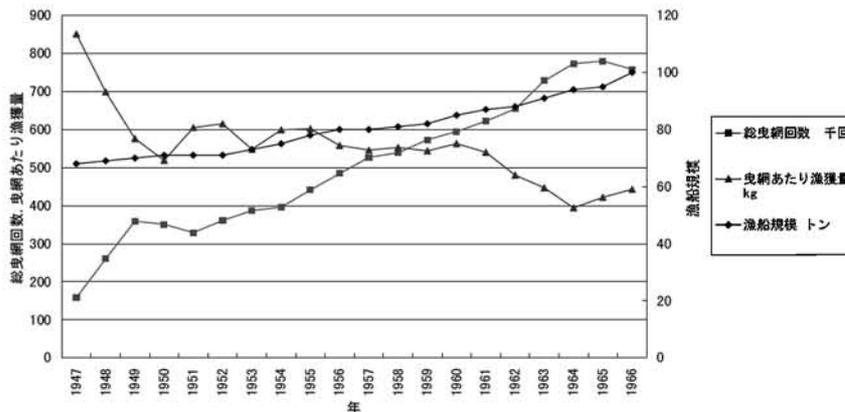


図2 以西底曳網の漁船規模、総曳網回数、曳網あたり漁獲量の推移

資料：『以西トロール機船底びき網漁業漁獲統計要報 第34巻』(水産庁福岡漁業調整事務所、昭和39年3月)、『二十年史』(日本遠洋底曳き網漁業協会、昭和43年)276-277ページより作成

たり漁獲量は、戦後当初は800kg台と非常に高かったが、急速に低下し、1950年代前半は600kg前後、後半は500kg台となり、1960年代になると400kg台になった。曳網あたり漁獲量の減少を曳網回数の増加などで漁獲量の維持を図ったが、1960年代にはそれも限界になった。

漁業秩序との関係について、1950年の「2割減船」の影響をみると、総漁獲量と総曳網回数は足踏みするが、それも短期間であったし、1隻あたり漁獲量、曳網あたり漁獲量は増加している。生産性の向上は減船効果といえるが、減船したのは生産性の低い漁船が主であったことから割り引いて見る必要がある。また、1952年のマ・ラインの撤廃で漁場が拡大したことにより減船効果は見えなくなった。

次に漁業協定との関係を見ると、1955年の日中民間漁業協定の前後で、漁獲量、1隻あたり漁獲量、曳網回数、曳網あたり漁獲量は増加している。ただ、曳網あたり漁獲量の増加は一時的である。1965年の日韓漁業協定でも漁獲量、1隻あたり漁獲量、曳網あたり漁獲量は増えていて、それまでの低下傾向が反転するが、その効果は2～3年で、その後は再び低下する。つまり、漁業協定の締結によって操業が規制され、漁獲量が減少したわけではなく、漁場の拡大や安全操業の確保によってかえって漁獲量は維持、増大した。だが、それも一時的で、1960年代に入ると資源の限界、生産性の低下が以西漁業の発展を強く規制するようになった。

(2) 以西底曳網漁業経営体の動向

表1は、以西底曳網の経営体数の変化、許可隻数の所有状況の変化を示したものである(1948～68年)。この経営体数は、経営実態が同一であるものは名寄せしてあって、実際より少なく表示されている。

経営体数は、1948年の152から毎年のように減少したが、1950年代前半の減少が著しく、1955年には103となり、その後も減少して1968年には76となった。20年間で経営体数は半減した。

中小企業と大手企業に分けると(以西底曳網の許可隻数所有の多少ではなく、企業体としての大小で分ける。中小企業でも10隻以上の許可をもっている場合もあれば、大手企業で10隻未満の許可しかもっていない場合もある)、中小企業が圧倒的に多く、その中小企業が減少して、全体の減少につながっている。中小企業のうちでも1～2隻所有は、1948年は

85経営体で全体の過半数を占めていたが、1950年代前半に著しく減少して1955年は36となり、その後も減少して1968年は14となった。4～6隻(2～3組)所有経営体は、1955年まで漸増し、1958年にかけて落ち込むが、その後は安定する。この階層が1950年代後半から経営体の主力となった。

大手企業は、1948年の8経営体が1950年代後半から10年間は10経営体が増えたが、1960年代末には8経営体に戻っている。

表にはないが、漁業経営体を個人経営、会社経営、団体経営に分けてみると、戦後復興期は、個人経営が最も多く、次いで会社経営、他に団体経営も多かった。1950年代は、会社経営はほとんど変わらなかったが、個人経営が激減して会社経営を下回るようになった。また、団体経営はほとんど消滅した。1960年代に入ると、会社経営はその数を維持したのに、個人経営は減少を続けて、会社経営との差が大きく広がった。上記の許可隻数所有別経営体数の動向と同じである。

表1に戻り、大手企業の許可隻数の所有状況を見ると、1948年は258隻であったが、1950年の減船整理でも隻数を減らすことなく、その後も他の経営体の許可を集積して1958年には360隻を超えた。その後5年間は横ばいで、全体の約半数を占めた。1960年代後半になると、大手企業所有の許可隻数も減少して、全体に占める割合も4割に低下した。主に、小型漁船をスクラップして大型漁船の建造を進めたためである。つまり、大手企業への許可隻数の集中は1960年代半ばまでで、その後は4～6隻所有の経営体が安定する。

大手企業のうち、大洋漁業(株)と日本水産(株)の存在は圧倒的で、その所有許可隻数の推移は大手企業の所有許可隻数の推移に反映している。とりわけ、大洋漁業の地位は高い。

(3) 以西底曳網の魚種構成の変化

図3は、以西底曳網の魚種別漁獲構成の変化を示したものである。漁獲される魚種は多種にわたるが、それでも主要11魚種(1950年代に年間漁獲量に占める割合が5%を超えたことがある魚種)で全体の6割台を占める。魚種別の漁獲構成は漁場の位置、資源状況などを反映し、時代によって変化する。

戦後復興期には、漁獲割合が低下するグループ(レンコダイ)、一定の漁獲割合を保つグループ(シログチ、フカ・サメ、カナガシラ、エイ、エソ、カレイ)、漁獲割合を高める

表1 以西底曳網経営体の動向

年次	1948	1951	1953	1955	1958	1960	1963	1965	1968
経営体数	152	139	118	103	90	83	80	80	76
中小企業	144	131	110	95	80	73	70	71	68
1～2隻所有	85	74	53	36	29	21	19	18	14
4～6隻所有	40	44	42	45	34	33	32	34	36
大手企業	8	8	8	8	10	10	10	10	8
許可隻数	963	786	783	769	764	764	762	750	669
大手企業所有	258	266	306	319	362	360	362	338	267
大洋漁業所有	120	120	128	152	172	172	170	164	111
日本水産所有	34	41	61	61	60	60	60	58	52

資料：『中小漁業経営調査報告書—以西底びき網漁業—』(経営科学研究所, 昭和45年3月)16～19ページ。

注：企業名は違っても、同一の経営体であるものは合算してある。

グループ（イカ、キグチ、ハモ、タチウオ）とがある。このうち、レンコダイの漁獲割合の低下、イカ、キグチ、ハモの漁獲割合の増加が顕著である。レンコダイ以外でもマダイ、アマダイ、チダイといったこの図に出ていない高価格魚は漁獲割合の低下が著しい。すなわち、日本近海の高価格魚を取り尽くし、マ・ラインを侵して韓国、中国近海に向かっていく姿を映している。

隆盛期である1950年代の魚種別構成は、戦後復興期の動向（漁獲割合の低下、維持、増加の3グループ）が続き、主要魚種の順位が大きく変わった。なかでもキグチの増加が著しく全体の2割を超すようになった。ハモ、タチウオも漁獲が大幅に増加し、三大魚種を構成するに至った。反対に、レンコダイに次いで、フカ・サメ、カナガシラ、エイの漁獲割合は低下した。1952年のマ・ラインの撤廃、1955年の日中民間漁業協定の締結で、大陸沿いの安全操業が確保され、主漁場になったことが最大の要因である。

爛熟期の1960年代は、主要11魚種の占める割合が70%近くから60%近くに低下した。魚種構成は、1960年代前半は以前

と同じであるが、後半に再び大きく変化する。キグチ、タチウオ、ハモ、シログチが最も多いが、キグチの割合が低下し、タチウオの割合が増え、また、イカの割合も高まった。資源の減少と北洋産冷凍スリ身の普及に押されて、潰し物から惣菜物へ対象魚種が転換するようになって大陸寄りの漁場から沖合へ漁場が移動したと1965年の日韓漁業協定で韓国近海の漁場・安全操業が確保されたためである。

2) 以西トロール漁業の動向と対象魚種

(1) 以西トロール漁業の動向

図4は、以西トロールの許可隻数、漁獲量、1隻あたり漁獲量の推移を示したものである。以西トロールは、1952年から季節的に以西漁場以外へ出漁するようになったが、統計は他漁場での操業を除いている（以西底曳網も他漁場に出漁したが、一部の漁船であり、しかも一時期であった）。

以西トロールも戦後いち早く復興を遂げ、許可隻数は1949年には58隻となったが、それが最高で戦前の70隻（内地の許可隻数）には及ばなかった。1950年の減船事業でも許可隻数

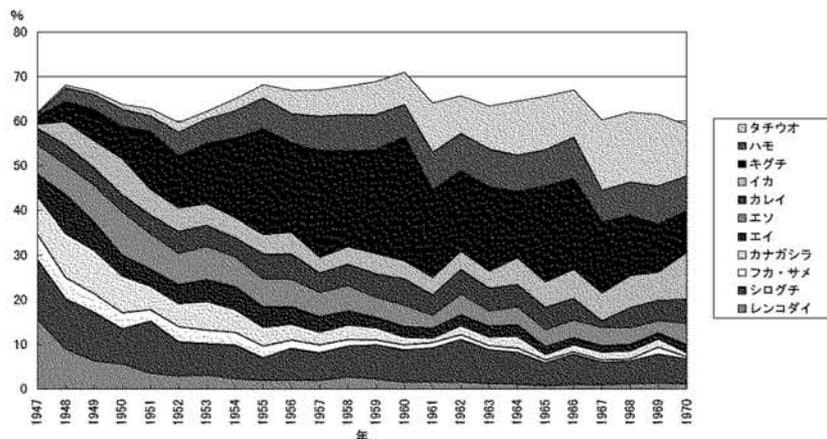


図3 以西底曳網の魚種別漁獲構成の変化

資料：『以西トロール機船底びき漁業漁獲統計要報』、『遠洋底曳情報』各号より作成

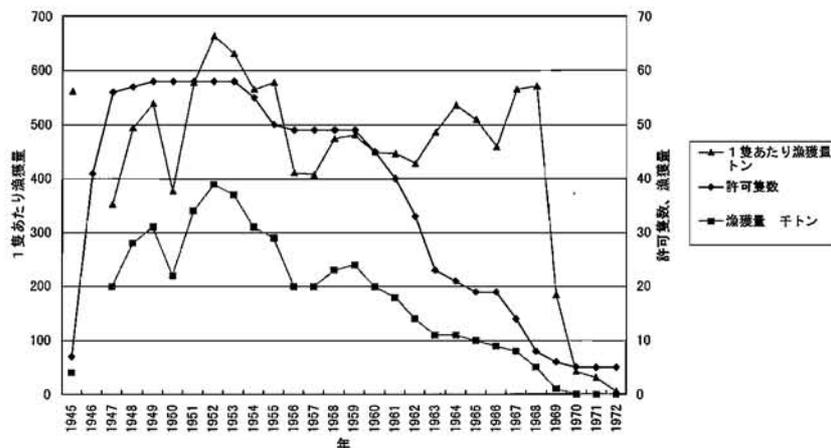


図4 以西トロールの許可隻数、漁獲量、1隻あたり漁獲量の推移

資料：日本遠洋底曳網漁業協会他

は減っていない。その後、1950年代半ばには遠洋底曳網等への転換で隻数を減らし、1960年代には急速に落ち込み、ついに1桁となって、実質的に東シナ海・黄海から姿を消す。

漁獲量は、戦後復興期に3万トン台に達したが、許可隻数が減少し、他漁場への出漁も増えて1950年代半ばから2万トン台に、1960年代は1万トン台、さらには1万トンを割り込む。以西底曳網と比べると漁獲量は少なく、落ち込みも早い。

1隻あたり漁獲量は、1952年までは急増して600トンを超えたが、その後は他漁場への出漁もあって400トン台に落ち、1960年代末には以西漁場での漁獲はほとんどなくなる。したがって、以西底曳網と直接比較できるのはせいぜい1950年代半ばまでだが、それによると以西トロールの方がはるかに生産性は高かった。以西底曳網は2隻で1組なので、それと比べても高かった。しかし、以西底曳網はその後、次第に生産性を高めて1950年代半ばには1組600トン台となり、以西トロールの生産性と逆転する。

図5は、以西トロールの漁船規模、総曳網回数、曳網あたり漁獲量を示したものである(1947~66年)。平均漁船規模は、漸増するものの長い期間300トン台で推移している。この図にはのっていないが、1960年代末以降400トン台、500トン台と急ピッチで拡大が進み、以西漁場から転出していく。

総曳網回数は、戦後復興期に許可隻数の増加とともに増加するが、その後は横ばいが続き、1950年代末にピークを形成し、その後は急減している。1950年代の曳網回数の増加は2割で、以西底曳網の増加率と比べるとはるかに低い。1960年代は許可隻数が急減したため総曳網回数も急減した。

曳網あたり漁獲量は、終戦直後は1年ごとに900kg、800kg台と階段を下りるように低下し、その後は700kgあたりを上下していたが、1950年代半ばからは400kg台に低下する。以西底曳網の1950年代後半は500kg台であったので、その頃から以西底曳網より劣るようになった。もっとも、1955年の日中漁業協定によって以西トロールがエビの漁獲依存度を高めたので、漁獲物重量で生産性を比較する場合には注意が必要である。

以西トロールと漁業協定との関係を見ると、1955年の日中民間漁業協定では、漁獲量、1隻あたり漁獲量、総曳網回数、曳網あたり漁獲量ともに増えているとはいえず、影響は表に出てこない。すでに季節的に以西漁場以外へ出漁していたことが影響している。1965年の日韓漁業協定の時は、以西トロールはすでに凋落過程にあり、漁獲量、総曳網回数は減少し、1隻あたり漁獲量や曳網あたり漁獲量も一時的にやや回復するにとどまった。

以西トロールは、戦後復興期は以西底曳網と同じで急速に復興するが、1950年代半ば以降は隻数、漁獲量だけでなく、生産性も段階的に低下して、1960年代には許可を返上して東シナ海・黄海から退出し、遠洋底曳網などに転換した。以西底曳網との漁獲競争に敗退し、以西漁場では安定した地位を確保することができず、漁船を大型化して他の遠洋漁場に移っていくのである。このように以西トロールの発展経過は以西底曳網のそれとは異なる。

以西トロールの経営体は、戦後復興期の7社が最大で、その後は漸減する。なかでも大洋漁業と日本水産が独占的な地位を占めた。以西トロール経営体の多くは、以西底曳網も兼営した。

(2) 対象魚種

以西トロールの対象魚種について1950年代における変化(1953年、56年、59年)と以西底曳網との比較をしてみよう。

1953年では、漁獲量が多いのはタチウオ、キグチ、ハモ、クログチの順で、タチウオは以西底曳網より漁獲量が多い。以西底曳網に比べて極端に漁獲が少ないのは、エソ、レンコダイ、イカで、この特徴は後年になっても変わらない。例えば、後年に以西底曳網の重要魚種となるイカの漁獲は以西トロールは低いままである。この時点で、エビの漁獲は以西底曳網の場合と同じく非常に少ない。

1956年では、以西トロールの重要魚種はタチウオ、キグチ、ハモ、エビとなり、エビの漁獲量が急増した。前年の日中漁業協定によって漁場の開発と安全操業が可能になったことが

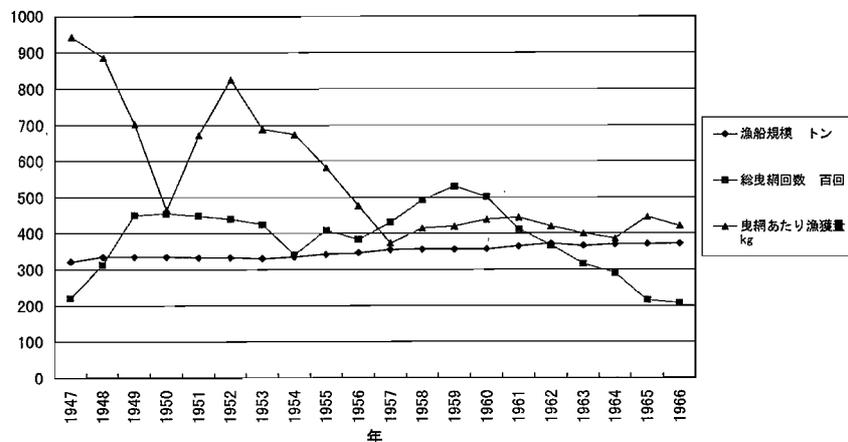


図5 以西トロールの漁船規模、総曳網回数、曳網あたり漁獲量

資料：『以西トロール機船底びき網漁業漁獲統計要報 第34巻』(水産庁福岡漁業調整事務所，昭和39年3月)，『二十年史』(日本遠洋底曳き網漁業協会，昭和43年) 276-277ページより作成

大きい。以西底曳網もエビの漁獲を急増させて、以西トロールの漁獲量を上まわっている。タチウオは以西トロールの最大の魚種だが、以西底曳網による漁獲がそれを上まわるようになった。

1959年は、以西トロールの4大魚種ともに以西底曳網による漁獲との差が広がり、その他の以西底曳網の主要魚種であるシログチ、エソ、カレイ類、イカにおいても以西トロールのシェアは低かった。

すなわち、1950年代半ばには以西トロールの漁獲は、以西底曳網との漁獲競合に敗退している。

II. 戦後復興期 (1945~50年)

1. 以西底曳網と以西トロールの急速復興

大戦前の許可隻数 (1939年) は、汽船トロールが82隻 (うち内地70隻)、以西底曳網が1,243隻 (うち内地678隻) であり、その漁獲高 (1940年、内地) は、前者が34千トン、後者が154千トンであった。これら漁船のほとんどが大戦中に徴用され、しかも大部分が喪失、または行方不明となって、終戦時における残存漁船 (許可隻数) は汽船トロール8隻、以西底曳網151隻に過ぎなかった⁵⁾。稼働隻数となると7隻と24隻に過ぎない。

1) 以西底曳網漁業

第二次世界大戦が以西底曳網に与えた影響は壊滅的で、終戦時にはわずか151隻しかなかった。しかし、戦後の食料事情の悪化にともない生産性の高い以西底曳網が注目され、政府の集中的援助を得て急速に復興した。すなわち、許可隻数は早くも1947年には895隻で戦前水準を上まわり、その後も増えて1949年末は968隻に及んだ。乗組員は11千人余になった。

制度面をみると、1946年9月に汽船トロール漁業・以西底曳網漁業の許可及び起業の認可方針が発表された。それによると、漁業の再建が非常に急がれ、許可方針は大戦において

許可船舶を失った者、戦前、海外においてこの漁場で操業許可をもっていた者とする、許可隻数は戦前の許可隻数までとする、とした⁶⁾。

許可枠は、資源の維持よりも食料不足、引き揚げ者・乗組員の救済、日本経済復興への寄与を考慮して以西底曳網700隻、汽船トロール (戦後、以西トロールと称するようになった。以下、以西トロールという) 60隻とした。しかし、同年末には800隻にのぼる以西底曳網の申請があり、それで許可枠を930隻に拡大した。1948年3月には許認可方針を変更し、他の許可の廃止による補充トン数制を採用した。なお、1949年12月に制定された新漁業法で、以西トロールと以西底曳網は指定遠洋漁業とされた。

漁船建造に関しては、1945年末に漁船建造計画の閣議決定がなされ、連合国総司令部 (GHQ) に許可を懇請するとともに、復興金融金庫を創設して多額の国家資金を投入した。とくに、全国の鋼船建造許可隻数 (1946年の第1~3次の許可) のうち以西トロール、以西底曳網漁船が56%を占めるほど優先された。大手漁業者の漁船喪失を補償し、かつ軍需を失った造船・鉄工所に対し、新たな注文を与えたのである。

急速な復興を特徴づけるのは、軍需産業および外地漁業からの転入による漁業会社の増加である。戦前からの許可の取得者は主に個人であったのに対し、戦後の新規許可は会社を中心となった。漁船建造においても会社が先行し、とりわけ大手企業の復興建造が著しく、個人船主は後回しとなった⁷⁾。

1947年末の漁業経営体は177、許可隻数は895隻であるが、組織形態別では、株式会社が29%で62%の許可を所有、合資会社が2%で1%、任意団体が16%で14%、個人が52%で24%となっている⁸⁾。

この後、漁業経営体数が大幅に減少するなかで、個人経営は激減、団体経営は水産業統制下では資材配給などで有利であったが、統制が解除されると消滅状態に、会社経営は経営体数を維持したことは前述した通りである⁹⁾。

表2で、以西底曳網の状況を見ると、許可隻数は、1947年の899隻から1949年の953隻に増加し、1950年の減船整理で翌年は779隻となった。船質は、1947年は木船55%、鋼船45%

表2 以西底曳網と以西トロール漁船の隻数、規模、および根拠地の変化

年次	以西底曳網					以西トロール					
	1947	1949	1951	1953	1955	1947	1949	1951	1953	1955	
許可隻数	899	953	779	783 (84)	769	56	58	58	58	50	
平均トン数	68	70	71	73	78	332	335	338	330	342	
平均馬力数	122	121	161	177	209	465	468	538	535	540	
根拠地	山口県 (下関、萩、仙崎)	381	349	259	253 (45)	226	37	37	34	31	26
	福岡県 (福岡、戸畑)	198	260	227	218 (13)	235	10	14	16	24	22
	佐賀県 (唐津、伊万里)	60	45	26	22 (-)	12	-	-	-	-	-
	長崎県 (長崎、佐世保)	254	296	263	288 (26)	296	9	7	8	3	2
	熊本県 (三角)	6	8	4	2 (-)	-	-	-	-	-	-

資料：『以西トロール機船底曳網漁業現況資料 昭和29年末現在』(水産庁福岡漁業調整事務所) 19~20ページ、1955年は『日中漁業総覧』(日中漁業協議会、昭和32年) 203~204ページ。

注：平均馬力数は公称。1953年の () 内は中間漁区船で内数。

山口県は底曳網は下関と萩、仙崎、トロールは下関、福岡県は底曳網は福岡、戸畑、トロールは戸畑、佐賀県は底曳網は唐津、伊万里、長崎県は底曳網は長崎、佐世保、トロールは長崎、熊本県は底曳網は三角。

であったが、1951年は木船51%、鋼船49%となって差が縮まった。木船の減船が多かった。

漁船規模は、戦前は45トン型の木船が圧倒的であったが、1947年の68トンから1951年の71トンにいくらか増えたに過ぎなかった。木船は40~70トン、鋼船は70~100トンが多い。漁船規模は40~100トンの範囲に分散しており、格差が大きい。馬力数は同期間に122馬力から161馬力へと大幅に増加した。とくに1950年の減船整理の前後で馬力数が大きく増えており、減船整理の対象は小型船が多かったことを物語っている。エンジンは1947年は焼玉が主流で、ディーゼルは13%と少なかったが、1951年には焼玉が減り、ディーゼルは36%に増えた。

漁業根拠地は、山口県（下関が中心で、他に萩、仙崎）、福岡県（福岡と戸畑）、長崎県（長崎が中心、他は佐世保）、佐賀県（唐津、伊万里）などであるが、1950年の減船整理を機会に山口県、佐賀県、福岡県（福岡は増えるが戸畑は減少）が減り、長崎県がかえって増加した。一部に根拠地の移動があった¹⁰⁾。

2) 以西トロール漁業

以西トロールの隻数は戦前は上限の70隻（内地）であったが、終戦時は8隻になった。終戦とともに徴用船の一部が復帰し、これに加えて新船建造が始まって、1947年には56隻となって復興は著しかった。しかし、その後は1949年に58隻となっただけである。以西底曳網漁船が増え続けたのと比べると、ブレーキがかかったし、また、戦前の許可隻数に達することもなかった。その理由は、以西底曳網に比べて漁船の建造費が非常に高いこと、マ・ラインによって漁場が制限され、大型船の操業に不向きな状況にあったからである。

前掲表2で許可隻数をみると、1949年に58隻になってからは横ばいで、1950年の減船整理の影響は表に出ていない。漁船の平均トン数は330トン台で変化はないが、馬力数は1947年の465馬力から1951年の538馬力へと大きく増加している。とくに、1950年を境に大きく伸びた。エンジンはスチーム（石炭燃料）が主流であるが、ディーゼルは1947年の32%から1951年の48%に上昇してスチームと肩を並べた。スチーム船は250~300トン、ディーゼル船は300~350トン、または500~550トンが多い。

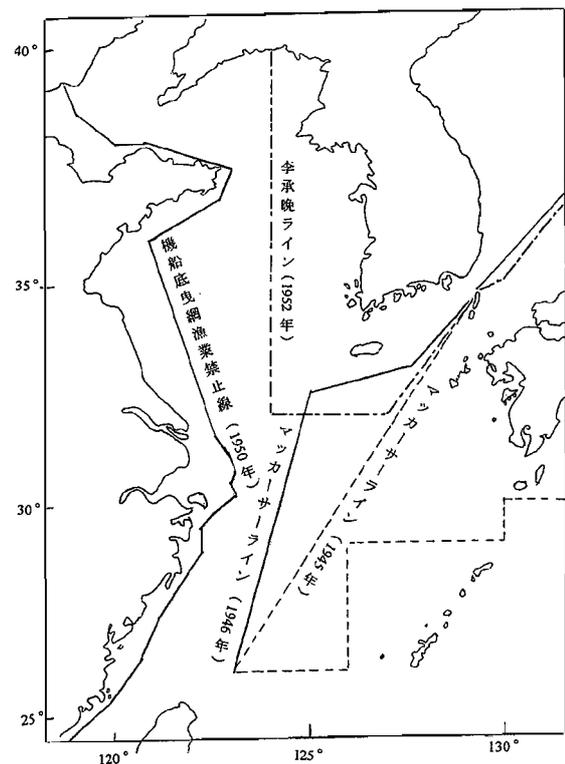
根拠地は下関、戸畑が主で、長崎は少ない。そのうち、下関根拠が減って戸畑根拠が大きく増えた。戸畑根拠は日本水産の漁船である。

1947年末の許可隻数56隻を会社別でみると、大洋漁業(株)22隻、日魯漁業(株)と日本水産(株)が各10隻、川南工業(株)7隻が主で、他は日米水産(株)、極洋捕鯨(株)、南日本漁業(株)が2~3隻である。下関は大洋漁業、日魯漁業、戸畑は日本水産、長崎は川南工業が主体である。戦前は日本水産が圧倒的に多かったが、戦後は大洋漁業が優位に立った。その他は、北洋漁業を失った日魯漁業、日米水産、南水洋捕鯨を失った極洋捕鯨、造船資本の川南工業、植民地・台湾の水産統制団体であった南日本漁業である。すべてが会社経営であり、また、全社とも以西底曳網を兼業している¹¹⁾。

2. マッカーサー・ラインの設定と減船整理

1) マッカーサー・ラインの設定

1945年9月、日本を占領したGHQは日本近海にマッカーサー・ライン（以下、マ・ラインという）を引いて、日本漁船の航行・漁場を制限した。その範囲は、東シナ海・黄海については日本政府が申請した大部分が削除され、以西漁業は狭い漁場に押し込められた。この水域面積は戦前の漁場面積の17%に過ぎなかった（地図1）。戦後体制をめぐる米ソ対立、朝鮮半島の分割占領、中国の国共内戦から日本と日本漁業を隔離したものである。



地図1 以西漁場の規制（1945~1952年）

1946年6月に漁区拡張が行われ、東シナ海もいくらか広がった。それでも戦前の約3分の1の面積に限られ、そのうえ優良漁場も除かれていた。そこに戦前より多くの漁船が操業したので、漁場の荒廃、資源の枯渇、さらには生産性の低下が深刻となった。

1947年に入って政府は漁場拡大をGHQに懇請したが、受け入れられなかった。理由は、政府の要請は食料問題の解決や漁業経営の改善に重点があり、資源保護に関する観点に乏しいこと、国際関係が悪化（東西冷戦）して対日講和会議が開かれなかったこと、中国、朝鮮など直接利害関係をもつ諸外国の立場を考慮しなかったこと、である。

かえって違反操業が目立ったので操業規制の遵守、乱獲の防止、漁獲規制の強化を警告された。それで1950年に以西底曳網・以西トロールの減船整理を実施した¹²⁾。マ・ラインは1952年4月、講和条約発効の直前に解消した。

2) 戦後の水産業統制

食料増産のため GHQ と政府は、漁船建造に対する融資を行った。それで急速な復興を遂げたが、深刻な問題は漁業用資材の手当、とくに重油と漁網網（漁具資材）は大半を輸入に依存していたため、割当て以外入手が困難なことであった。1946年10月の臨時物資需給調整法の公布から資材配給統制が立法化した。主要資材の大部分は闇物資によって補充せざるを得ない状況が続いた。同年11月、生鮮食料品配給確保緊急措置により燃料、漁具などは漁獲物供給とのリンク制によって割り当てられることになった。だが、資材の割当てが増加したのは1948年3月に政府が魚価を大幅に引き上げてからである。リンク制による割当ては魚の一部が統制解除になる1949年10月まで続く。漁網網は1950年に、石油は1952年に統制解除された。

以西底曳網の鮮魚出荷は安定的で計画を上まわり、リンク制に基づく燃油の配給は需要量の8割を受けることができた。以西トロールは大型船で燃油消費量が多く、漁場が狭いので需要量の5～6割の配給であった。漁網網は重点的に配給されたとはいえ、正規ルートによる配給は需要量の2割に満たなかった。氷は以西底曳網、以西トロールの需要の6割しか生産されなかった（1947年）。製氷施設の復旧の遅れ、電力の消費規制、アンモニアなどの副資材の不足などが理由である。

1947年の以西底曳網の稼働率（月2航海以上した漁船の割合）は56%で、夏場は漁獲が少なく、休漁することが多いが、その他の時期も70%前後である。以西トロールは平均65%の稼働率で、夏場以外でも70%台で、ともに漁業用資材の不足は深刻なものがあつた。

鮮魚介に対する統制は、1946年3月に実施された。戦時中に実施していた鮮魚介配給統制規則は1945年11月に撤廃されたが、絶対量不足のもとで配給の混乱とインフレを助長したので、水産物統制令を実施したのである。そして、1946年4月、鮮魚の公定価格を定めた。その後も物価高騰などにより、しばしば魚価の引き上げや魚類の等級引き上げを実施した。1948年頃から食料事情が好転し、1949年10月に統制の一部が解除され、さらに1950年4月から全面的に水産物配給及び価格統制が撤廃された¹⁰⁾。

3) 減船整理

マ・ライン内での漁獲は以西底曳網で30%、以西トロールで15%程度で、漁区違反が日常化していた。1948年6月、日本遠洋底曳網漁業協会の総会に出席した GHQ の代表は漁区違反の防止と資源保護の必要性を強調した。業界と政府は漁区拡大を要望したが、かえって資源保護と減船を求められた。1949年2月、政府は取り締まりの強化と減船への決意を示し、これに合わせて許可方針を変更した。

1949年6月の政府（水産庁）による整理要綱では、減船は二期に分けて行う、整理基準は、第一期では多数隻を有するもの、低稼働船、外国に拿捕された漁船、減船整理を希望した船、労働法令に違反した船、50トン未満の漁船、マ・ライン違反で許可を取り消された船、第二期では多数隻を有する

もの、とした。また、以西トロール1隻は以西底曳網2隻で代替できるとした。

政府は1950年3月に減船要領案を作成し、許可隻数の3割を減船する、補償金は漁業者の相互補償とする、とした。さらに1950年6月の最終案で、第一期は7月、第二期は9月に実施し、以西底曳網は336隻（残存650隻）、以西トロールは15隻（残存43隻）を減船する、とした。なお、漁区を従来の東経130°から127°30′に移し、50トン未満の漁船は東経127°30′～130°の海区（中間漁区）に漁場を制限し、指定遠洋漁業からはずした。

減船整理の法的根拠、国家補償が必要なので、1950年6月に資源枯渇防止法を制定した。減船の補償は、当初は漁区拡張の見込みと経営の好転もあって漁業者負担の空気が強かったが、漁区制限は厳しく、経営不振が深まって、政府は同法によって国家補償とした。本法施行規則で漁船定数を以西底曳網漁船650隻、以西トロール船45隻と定めている。以西底曳網漁船986隻を650隻にするというもので、うち50トン未満の108隻は中間漁区に押し込め、138隻について減船補償をし、その他マ・ライン違反船、自主廃業によるものなど合わせて308隻を整理した。予定隻数より幾分少ないが、ほぼ計画通りの20%減となった（中間漁区船を減船数に含まない。含めると31%の減）。

減船整理の結果、以西底曳網は2割減の678隻、以西トロールは以前と同じ58隻（10隻減船して48隻としたが、以西底曳網20隻の減船を身代わりにして10隻増やした）、中間漁区船108隻となった。性能の低い船、沈没した船の許可が整理されたので、減船効果は減船割合より低くなる¹⁰⁾。

減船事業によって、以西底曳網では航海数、操業日数、曳網回数、漁獲量は1～2年間は低下、ないしは横ばいとなったが、その後は減船事業以前を上まわった。曳網あたり漁獲量は低下傾向が一時的に止まったものの、その後再び低下している。すなわち、2割減船の効果、影響は一時的で、その後のマ・ラインの撤廃、漁場の拡大、代船建造の進展で見えなくなった。

以西トロールにとって減船事業は、結果的に許可隻数は変わらなかったが、新旧船の入れ替えもあって、操業日数、曳網回数は減少し、航海数、曳網あたり漁獲量、総漁獲量は増加した。だが、それも一時的で、その後は全ての指標が減少となった。

3. 以西底曳網漁業の操業

表3で以西底曳網の操業状況をみよう。航海数は1947年の12～13回から1953年の17～18回へと順次増加している。航海日数は1947年だけが低い、その後は280～295日である。1947年の航海数、航海日数が少ないのは、資材配給上の制約だと思われる。操業日数はいずれの年も220日前後である。すなわち、1947年は漁場が近くて航海日数と操業日数がほぼ同じなのに、その後は航海日数が操業日数を60～70日上回っていて、漁場が遠くなったことを示す（マ・ライン違反につながる）。曳網回数は1947年を除くと、その後は漸増している。

表 3 以西底曳網 1 組，以西トロール 1 隻あたり年間稼働状況

	以西底曳網 1 組あたり				以西トロール 1 隻あたり				
	1947 年	1949 年	1951 年	1953 年	1947 年	1949 年	1951 年	1953 年	
航海数	回	12～13	14～15	16～17	17～18	12～13	14～15	15～16	16～17
航海日数	日	229	287	279	295	205	283	284	311
操業日数	日	220	216	212	226	145	226	224	244
曳網回数	回	687	1,076	1,154	1,284	603	1,058	1,179	1,300
漁獲量	トン	595	629	678	706		775	789	907

資料：前掲『以西トロール機船底曳網漁業現況資料 昭和29年末現在』60 ページ。

注：以西底曳網で3隻が交代しつつ2艘曳きを行なう形態（1隻は交替で運搬に従事）もあるが、省略した。

一航海あたり航海日数は18～19日，操業日数は13～15日，1日あたり曳網回数は5回余である。1隻あたり漁獲量は毎年のように増加して，1947年の595トンが1953年には706トンに増加した。曳網回数の増加が主要因である。曳網あたり漁獲量は，1947年の800kg 台からその後は500kg 台に落ちている。

季節別の漁獲量は，10～5月が多く，6～9月は閑漁期で稼働率が低下し，水揚げも少ない。春・夏は，エソ，レンコダイ，アマダイなどが，冬・春はシログチ，タチウオ，カレイ・ヒラメ，ホウボウ，カナガシラなどが漁獲される。1947～1950年の魚種別漁獲変動の特徴は，レンコダイの激減（全体に占める割合は16%から6%へ），キグチの急増（2%から7%へ），シログチの減少（13%から8%へ）である。戦後初期の漁場は何といっても男女群島周辺のレンコダイ漁場であった。「五島列島から一昼夜走るとレンコダイが山ほど獲れる」といわれた。燃油が足りてまともに動いた漁船は間違いなくいい漁をした。しかし，各船の集中操業でレンコダイはわずか3年ほどで姿を消した。シログチとキグチは，東シナ海・黄海全域を漁場とするが，キグチの方が大陸寄りに漁場が形成される。キグチの漁獲の増加は，漁場が大陸寄りに広がったことを示している¹⁰⁾。

4. 以西トロール漁業の操業

前掲表3によると，以西トロール1隻あたりの航海数は以西底曳網とほぼ同じで，徐々に増加している。航海日数は1947年は低いが，その後は増加して1950年代は300日を超えるようになった。操業日数と航海日数との差が50～60日で，以西底曳網に比べて戦後当初から漁場までの距離が遠かった。曳網回数は増加している。航海日数，操業日数，曳網回数も以西底曳網の場合と非常によく似ている。1隻あたり漁獲量が増加傾向にある点も同じだが，以西底曳網（1組）より2～3割多かった。曳網あたり漁獲量は，減少しているが，その水準は以西底曳網より高い。

以西トロールは，冬季が盛漁期で，タチウオ，キグチ，シログチ，ニベ，カナガシラが主に漁獲される。漁場は済州島西から黄海にかけてで，冷水性の魚種が主となる。夏季は稼働率が低下するが，主な魚種はレンコダイ，イトヨリ，シログチ，カナガシラなどで，漁場は東シナ海の中央部から南部にかけてで，暖水性の魚種が中心になる。1947～1950年の魚種別漁獲量の変動は，タイ類はもともと少なく，グチ類が主

体であるが，なかでもシログチ，クログチが減少し，キグチが増加した（3種類とも以西底曳網より構成割合が高い）。また，タチウオの漁獲が伸長している（10%から13%へ）¹⁰⁾。

Ⅲ. 隆盛期（1950年代）

1. マッカーサー・ラインの撤廃と李承晩ラインの設定

1) マッカーサー・ラインの撤廃と李承晩ラインの設定

日本の敗戦で日本の朝鮮統治は終わったが，朝鮮半島は北緯38度線を境に米ソが分割占領し，そのまま1948年に韓国，北朝鮮となった。1950年6月に朝鮮戦争が勃発し，国連軍，中国も参戦した。休戦協定の成立は1953年7月である。そうした最中の1952年1月，韓国の李承晩大統領が海洋主権宣言（以下，李ラインという）をした。次いで，同年9月にクラーク連合軍司令官によって李ラインの内側にクラーク・ラインが設定された。クラーク・ラインは朝鮮戦争の作戦区域で，入漁が禁止されたが，休戦協定が成立すると撤廃された。

李ラインの設定は対日講和条約の発効にともないマ・ラインが撤廃される3ヶ月前であり，国交回復をめざす日韓会談の開始直前であった。李ラインは国防目的というより，竹島の領有権を主張することとマ・ラインが撤廃されると日本漁船が大挙して韓国近海に出漁し，零細な韓国漁業は壊滅的打撃を受けるので，それを未然に防ぐことにあった。日本側からすれば，李ラインは冬季の好漁場である済州島西の海域を囲っているため，以西底曳網，以西トロールともに大きな打撃を受ける。マ・ラインの撤廃を待望していただけに衝撃であった。

1952年は朝鮮戦争が熾烈をきわめた時期で，異常な緊張感で朝鮮周辺水域のみならず東シナ海・黄海全体を覆っていた。未だ日中漁業協定は結ばれておらず，中国大陸寄りには拿捕の危険性が高く，したがって以西漁船は韓国周辺水域に多く出漁した。

この周辺水域に出漁した日本漁船は，1952年当時，以西底曳網（785隻，乗組員9,420人），以西トロール（58隻，1,450人）の他，サバ一本釣り，まき網，以東底曳網，捕鯨など2,540隻，40,160人に及ぶ。その漁獲高は以西底曳網が74千トン，以西トロールが19千トン，全漁業合計で228千トンと推計された。漁業別漁獲量に占める当該水域の依存度は，以西底曳網が約3分の1，以西トロールが約2分の1と高かった。

2) 日本漁業の進出と日本漁船の拿捕

日本漁船の拿捕は、1947年2月から韓国（未だ韓国は成立していない）、1948年から中華民国政府（1949年末から台湾で政権を維持、国民党政府ともいう）、1950年末から中国（1949年10月、中華人民共和国樹立）によって始まった。拿捕はマ・ライン撤廃以前から始まっており、マ・ラインを超えて出漁した日本漁船をマ・ライン違反、領海侵犯、沿岸国が設定した規制ライン違反で拿捕したのである。1951年9月の対日講和条約調印までに韓国に79隻、894人、中華民国政府に43隻、540人、中国に27隻、257人が拿捕、抑留されている。初期は日本漁船による資源の収奪が原因というより、中国の国共内戦、朝鮮戦争にからんだ軍事・国防目的のものが多く、韓国は海洋主権宣言をしていた。拿捕漁船は、ほとんどが以西底曳網と以西トロール漁船である。

このうち、中華民国政府によるマ・ライン違反による拿捕が1948年から3年間続く。国共内戦に敗れた中華民国政府は大陸から撤収して台湾への移動にあたって日本漁船を捕獲し、移動・運搬用に利用した。中華民国政府は対日講和条約の批准に参加し、1952年4月に日華平和条約を締結した。条約のなかで、両国は公海における漁業の規制と保護に関する協定をすみやかに結ぶとしたが、この協定はついに結ばれなかった。

2. 日中間漁業協定の締結

1) 日中間漁業協議と漁業協定

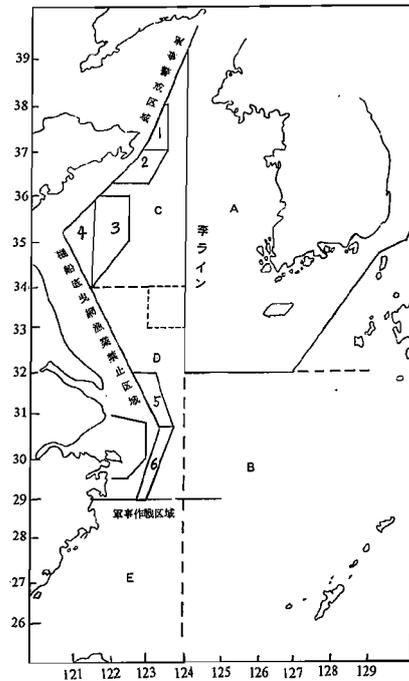
日中の民間漁業協議は1955年1月に始まり、90日に及ぶ協議の末、4月に協定が調印された。日本側は大日本水産会、日本遠洋底曳網漁業協会などで構成する日中漁業協議会、中国側は中国漁業協会である。民間協議とはいえ、中国漁業協会は準政府機関であって政府の意向を濃厚に反映している。

この起こりは、1950年12月に中国は沿海に機船底曳網漁業禁止区域を設定し、その水域で操業した以西底曳網漁船を拿捕したことである。同年、中国は朝鮮戦争で連合国と戦い、対日講和会議においても中華民国政府を連合国の一員としたことから対立が深まっていた。拿捕は協定締結前年の1954年まで続き、延べ158隻、抑留船員1,909人に及んだ。拿捕の理由は、スパイ容疑、領海侵犯、機船底曳網漁業禁止区域侵犯、

沿岸漁業の妨害で、中国と台湾・日本・アメリカの軍事的・政治的対立が影を落としている。

この機船底曳網漁業禁止区域設定の目的は、産卵場や資源の保護というよりも、沿岸漁業との摩擦、紛争防止の意味が強い。禁止区域は距岸30~50カイリで、日本漁船は拿捕の危険性もあってその内側ではあまり操業していないが、4~5月はいくらか操業していた¹⁷⁾。

1952年ごろから朝鮮戦争の休戦など国際緊張の緩和、日中友好機運の高まりによって民間交流が始まり、漁業の民間協議につながった。漁業協定で、(1) 機船底曳網漁業禁止区域や軍事規制区域（渤海、舟山群島、北緯29度以南の3区域）は政府が決めたことで、民間協議の対象にはならない（地図2）。(2) 両国の漁船が競合する機船底曳網漁業禁止区域の外側に6つの共同規制漁区を設定し、操業期間と漁船隻数を決めた。表4で示すように日本の割当て隻数は、実績のある漁船すべてが操業できるように設定され、操業を大きく制約



地図2 日中漁業協定（1955年）の規制漁区と以西漁業の漁場変化

表4 日中間漁業協定の規制措置

	1955年6月			1963年12月			1965年12月			1970年6月		
	操業期間	日本	中国	操業期間	日本	中国	操業期間	日本	中国	操業期間	日本	中国
第1区	11.1-12.15, 3.1-4.30	46	112	同	同	同	同	同	同	11.1-12.15, 3.1-4.30	同	同
第2区	12.16-1.15, 2.1-3.31	60	150	同	同	同	同	同	同	同	同	同
第3区	8.1-10.31	80	40	同	同	80	同	同	同	同	同	同
第4区	4.1-10.31	50	50	4.1-10.31, 10.1-10.31	0	0	同	同	同	4.1-9.30, 同	同	同
第5区	5.1-7.31, 11.1-11.30	70	100	同	同	同	同	同	同	同	同	同
第6区	3.1-4.30, 10.1-11.30	70	44	同	同	70	同	同	同	同	同	同
備忘録区	-			-			1.1-2.28, 10.1-11.30	80	80	同	同	同

注1：同は前回と同じ、-は事実がないことを示す。第1区と第4区は途中で漁場が二分された、備忘録区は1965年から規制した。
 2：1970年12月、1972年6月に改訂された協定のうち、まき網の協議区を除く。
 3：漁船数は機船底曳網漁船の隻数、トロール漁船の場合は1隻は機船底曳網漁船2隻と換算する。

するものではなかった。(3) 共同規制漁区以外に黄海中央部に備忘録区が設けられた。そこはキグチの漁場で両国の漁船が集中するので、競争を避けるために中国側が規制漁区とすることを主張したが、日本側が反対したので、備忘録にとどめるだけとした¹⁸⁾。

漁業協定の締結を機に日本漁船の拿捕は激減した。日本側にとって、安全操業が可能になったこと、緊急避難港が確保されたこと、高度経済成長により水産物市場が拡大したことで、以西底曳網の漁獲高が伸びていった。魚種構成も一時的に中高価格魚の割合が高まった。中国側も、漁業協定は操業上の不安の解消、漁業の発展、資源の保護などに役立っていると評価した¹⁹⁾。

2) 漁業協定の影響

日中間漁業協定の発効とともに大陸寄りの安全操業が可能となり、また北緯29°以南においても平穏が続いて以西業界は活気を取り戻した。安全操業の確保だけでなく、経済効果もあった。夜間の無灯火操業、昼夜の見張り、集団操業、監視船の目を逃れての漁場探索、逃避の際の漁具の放棄、拿捕保険料負担が必要なくなったのである²⁰⁾。

これに伴い、漁獲量も魚種構成も大きく変化した。漁獲量は以西底曳網は史上最高を示し、以西トロールは隻数が減少したものの漁獲量は増加から減少へと変化した。しかし、生産性については、憂慮する事態も現れた。以西底曳網の曳網あたり漁獲量は横ばいだが、曳網回数が著しく増加して、それで漁獲量が増加した。以西トロールは曳網あたり漁獲量は減少したが、航海日数・曳網回数の増加で漁獲量は増加した。曳網あたり漁獲量の停滞ないし減少は資源の限界を表していた。

協定発効の前と後で操業海域が大きく変化し、海域別漁獲量も大きく変化した。協定発効前は機船底曳網漁業禁止区域の中で漁獲量の3%を、北緯29度以南の軍事作戦区域で25%を漁獲していた²¹⁾。地図2と表5で、1953年(7月～翌年6月)、54年(同)、55年(同)を比べると、以西底曳網は1953年はC海域を除いて幅広く展開していたが、1955年はC海域、D海域が中心となり、A海域(李ラインを含む)が大きく減少している。以西トロールは1953年はA海域が中心で、C海域、D海域への依存度は極めて低かった。しかし、1955年はA海域、B海域が激減し、大陸寄りのC海域、D海域が激増して、漁場が大きく移動した。中心となる漁場は以西底曳網はB海域からD海域へ、以西トロールはA海域からC海域へと変化した。拿捕の危険性が高いA海域への依存度がともに大きく低下し、安全操業が可能な大陸寄りに漁場を変えた。

漁場豊度を曳網あたり漁獲量でみると、以西底曳網はB海域よりC海域、D海域、E海域の漁獲量が多いか、ほぼ同じで、漁場豊度の高さが漁場転換の大きな要因であった。以西トロールの曳網あたり漁獲量はA海域よりC海域が低い、それでも漁場が移動したのは、漁獲物が魚類からエビ中心に変わったためである。

以西底曳網の航海日数は減少した。比較的近距离のB海

表5 日中間漁業協定による漁場の変化

海区		以西底曳網			以西トロール		
		53.7 ～ 54.6	54.7 ～ 55.6	55.7 ～ 56.6	53.7 ～ 54.6	54.7 ～ 55.6	55.7 ～ 56.6
A	隻数割合	17	13	5	37	19	8
	漁獲量割合	15	12	5	47	21	10
B	隻数割合	41	27	26	29	6	5
	漁獲量割合	38	22	25	21	4	4
C	隻数割合	3	18	21	6	24	47
	漁獲量割合	3	22	23	8	22	43
D	隻数割合	18	29	34	4	23	16
	漁獲量割合	19	28	32	4	28	16
E	隻数割合	21	14	14	23	29	24
	漁獲量割合	25	15	15	20	26	27
計	隻数割合	100	100	100	100	100	100
	漁獲量割合	100	100	100	100	100	100

資料：『日中間漁業協定発効後の一ヶ月間の以西トロール機船底曳網漁業の業績(資料)』(水産庁福岡漁業調整事務所, 昭和31年9月)4, 6ページ

注：図6で示す海区別の漁場依存度を%で表示した。

域への依存度が相変わらず高く、遠方のE海域の依存度が低下したことによる。以西トロールの航海日数は著しく増加した。比較的近距离の李ライン(A海域)内の好漁場から離れて遠方の北部漁場(C海域)に集中したためである。

漁業協定で規制漁区別に漁船隻数が割り当てられたが、実際の入漁隻数は割当て隻数の10%以下にとどまった。当初、入漁希望者が殺到したが、実際に入漁する漁船は少なかった²²⁾。規制漁区への入漁が報告されなかったり(無許可操業)、規制漁区外でも相応の漁獲があったことによる。

3) その後の日中間漁業協定

民間漁業協定の有効期間は1年間で、双方とも協定が遵守されているとして、1956年と1957年の2回延長された。1957年7月、中国は北緯29°以南の治安がよくなり、漁業生産が回復しているので、機船底曳網禁止区域の南限を北緯29°から27°に延長した。従来、北緯29°以南は軍事作戦区域とされて、漁業協定の対象外であった。それゆえ、北緯27°まで安全操業が保証されたともいえるし、機船底曳網漁業禁止区域が南へ延長されたともいえる。日本の業界は好感をもって受け止めた。

しかし、1957年は岸内閣誕生による中国敵視政策、1958年は長崎における中国国旗事件で両国の関係が悪化し、また台湾海峡の緊張が高まって漁業協定は失効した。日本漁船の漁業協定違反があったが、それを理由にした失効ではなく、協議自体が行われなかった。

3. 以西底曳網漁業の発展

1) 以西底曳網漁業の許可方針

1952年4月のマ・ライン廃止を受けて、同年9月に以西ト

ロール漁業及び以西底曳網漁業対策要綱が閣議決定された。内容は、(1) 50トン未満の中間漁区船108隻に対して50トン以上に改造した場合は指定遠洋漁業の許可を与える。(2) 50トン以上の許可船はトン数を補充することなく、75トンまで増トンを認める。(3) 75トン以上の漁船は冷凍機新設、機関の換装、船員室の改善のためなら(魚倉の容積を増やさない限り)トン数補充を要しない、それ以外で増トンする場合はトン数補充を条件に認めた。こうした措置で50トン未満、50トン以上の漁船ともに増トンの道を開いた。

1953年7月に漁業法の臨時特例法(マ・ラインの撤廃とともにカツオ・マグロと以西底曳網の遠洋漁業への進出を促進するために許可の特例を定めた)が制定され、以西底曳網・以西トロールの漁場は東経127°30′以西から128°30′以西に改められ、中間漁区船は2年以内に50トン以上船への増トンを認め、128°30′以西の指定遠洋漁業に復帰させた。中間漁区船108隻のうち107隻までが増トンして以西漁船となった。これで中間漁区船は消滅した。

この特例法は1955年7月に切れたので、以西トロール、以西底曳網漁業の許可方針も改正した。それは、以西漁業は資源状況、対韓国交渉が楽観できないため、漁業勢力を抑制するものであった。すなわち、75トンを超える場合はすべて補充トンが必要となり、逆に以西トロール、以西底曳網で毎年、定期的に以西漁場での操業を休止し、南シナ海など海外漁場で操業するものはその休業期間に応じてトン数の増加を認めた²³⁾。

なお、1954年には北洋のサケ・マス漁業が拡大していたので、以西底曳網業界は、漁場の休養による資源保護、経営の多角化を理由に北洋サケ・マス出漁を計画した。しかし、水産庁は、業界による北洋サケ・マスへの出漁は母船も独航船も認めない、以西漁業者で北洋サケ・マス母船を認めた会社は一緒に出漁する自社の以西漁船の許可を廃止するとした。母船を許可された大手水産会社は1955年に以西底曳網12隻、以西トロール4隻の許可を廃止した²⁴⁾。

2) 漁船の大型化・高性能化

1950年代、以西底曳網漁船は毎年80~100隻づつ建造された。漁獲の安定と経営上有利な鋼船への転換が積極化したこと、漁船装備を近代化して生産性を高めるためであった。農林漁業金融公庫資金だけでなく、市中銀行の融資、荷受け機関や造船所などの延べ払いによる代船建造も盛んであった。

表6は、1953、58、63年の以西底曳網と以西トロールの根拠地と漁船について示したものである。以西底曳網の根拠地は、山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県に分散していたが、小規模産地が姿を消し、下関、福岡および戸畑、長崎に集中し、集積地のなかでは下関の減少、福岡および長崎の増加と対照をみせている(戸畑の日本水産はやや減少)。それも1950年代前半から半ばにかけて生じた。1955年の日中漁業協定の締結が大きな契機となった。

このことは、以西底曳網の経営形態と関係する。以西底曳網の経営形態には2通りあり、1つは島根県を発祥地とする出雲型で、とくに下関を根拠とした一群、他方は徳島県から

表6 以西底曳網・以西トロールの根拠地と漁船

年次		1953	1958	1963	
以西底曳網	許可隻数	783	764	762	
	根拠地	山口県	253	204	192
		下関	235	204	192
		福岡県	218	254	262
		福岡	176	214	224
		佐賀県	22	6	2
		長崎県	288	300	306
	長崎	264	280	288	
	熊本県	2	-	-	
	船質	木船	413	219	11
鋼船		370	472	725	
木鋼交造船		-	73	26	
平均トン数	73	81	91		
以西トロール	許可隻数	58	49	23	
	根拠地	下関	31	26	12
		戸畑	24	21	11
		長崎	3	2	-
	船質	スチーム船	30	11	1
		ディーゼル船	28	38	22
平均トン数	331	356	367		

資料：水産庁福岡漁業調整事務所『以西トロール機船底びき網漁業漁獲統計要報』各巻より作成。

出漁した阿波型と呼ばれる一群で、福岡、長崎を根拠とした。下関では一切の責任を船主が負い、乗組員の賃金は固定給を基本とするのに対し、長崎では船長の他に漁労長を置き、漁労長が船主に対して操業を請け負う形をとり、賃金は歩合給としている。以西底曳網で大きな地位を占める大洋漁業も、長崎では歩合給をとり、下関では月給制をとるというように、その雇用、労働条件が大きく異なっていた²⁵⁾。大手企業経営が多い下関、戸畑は、乗組員が全日本海員組合に属したことも、賃金形態の違いになっている。

こうした経営形態の違いが、以西底曳網の根拠地を下関から長崎、福岡へ移動させる要因であった。長崎、福岡は漁場に近いだけでなく、生産刺激的な歩合制を配分方法にしているので、生産性が高かった。下関の不振は漁場に遠く(日中漁業協定によって安全操業が可能になった)、目前の好漁場である済州島周辺が李ラインによって操業できないことであった。

以西底曳網漁船の船質は、1953年は木船の方が多かったが、1958年になると鋼船が支配的となり、1963年にはほとんどの漁船が鋼船となった。漁船大型化の過程をトン数構成でみると(1952~60年)、階層幅が大きいこと、全体が上層ヘスライドしたことが特徴である。50トン未満の中間漁区船は1956年にはなくなり、50~65トン層も減少の一途を辿って、1960年にはわずかになった。65~75トン層は1950年代半ばまで増加していたが、その後、大幅な減少に向かった。75~90トン層は、1952年の時点でも最多であったが、1950年代後半の増加が著しく、1960年には全体の6割を占めるまでになった。

また、90トン以上の漁船は増加を続けて、1950年代後半には75～90トン層に次ぐ勢力となった。

漁船機関は、1952年の段階では焼玉4割、ディーゼル6割であったが、1961年にはすべてがディーゼルになった。平均馬力は同期間に203馬力から276馬力へと大幅に増強した。高馬力化は網の大型化を可能とし、また、漁場の遠隔化、航海日数の延長に対して往復航海時間を短縮するのに役だった。

漁船装備について、1952年と1959年を比較すると、無線はこの間、23%から47%に増加した。つまり、全船の半数＝主船に行き渡った。電話は3%が80%以上となり、従船にも装備された。方向探知機は20%から46%に増加して、主船のほとんどが装備した。無線、電話、方向探知機は1959年にはほぼ全ての船に備えられた。ロランは1950年半ばまではほとんどみられなかったが、その後2～3年で40%の漁船に普及した。魚探は2%から46%に急増した。ロランの設置は、船位の正確な把握を可能にし、日中漁業協定の遵守、天測法に比べて昼夜を問わず使用ができ、昼夜操業、好漁場の確保に役だった。冷凍機やレーダーは1950年代末から現れたが、1961年にはレーダーは主船の4割が備えたが、冷凍機は普及していない。冷凍機を除き、こうして漁獲・航海性能は著しく向上した。

網地材料は戦後もマニラトワインが使われていた。1953年頃から化学繊維網が使われ始め、急速に普及して1960年にはすべてが化繊網となった。以西底曳網に2年ほど遅れて、以西トロールでも化繊網が普及した²⁹⁾。

3) 以西底曳網経営体の動向

漁船の大型化、高性能化とともに、漁船の大手企業への集中が進んだ。以西底曳網は、多くが1～2組所有だが、大手企業8～10社は許可隻数が漸減するなかで所有隻数を増やし、全体に占める割合を1951年の33%から1958年の47%に高めた。なかでも大洋漁業は15%から22%にまでシェアを高めている(表1)。以西底曳網の戦後復興を担った外地引き揚げ資本、造船資本からの参入者の多くは姿を消した。大手企業の1950年代の動向をみておこう。

大洋漁業(株)は、1950年の減船整理で66隻も減らしたが、1953年には下関の系列会社の興洋漁業(株)、島根水産(株)の以西底曳網を吸収し、福岡にも拠点を設けるなど急速に拡大した。長崎基地の以西底曳網漁船は1950年の65隻から1953年の84隻に増えた²⁹⁾。

日本水産(株)は、以西トロールは戦後11隻でスタートしたが、減船した翌年には日米水産、南星水産、川南工業から以西トロール、以西底曳網漁船を買収し、1950年代は以西トロール22隻、以西底曳網60隻前後を保有した。1952年に長崎支社を設立して、長崎に進出した²⁹⁾。

極洋捕鯨(株)は、戦後、捕鯨船団の再建を図るとともに、下関で以西トロール、以西底曳網に進出した。しかし、1951・52年に以西漁業は長崎に移転した²⁹⁾。

4) 増産体制と魚種構成の変化

この期、以西底曳網の漁獲量は大幅に増加した。それは、

1952年のマ・ライン撤廃による漁場の拡大、1955年の日中漁業協定による安全操業の確保が影響している。

総曳網回数は大幅に増加して漁獲圧力が高まった。曳網あたり漁獲量は、1950年はマ・ライン内の過剰操業で520kgほどに低下したが、マ・ラインの撤廃によって600kg程度に上昇した。だが、その後は漸減して1962年は480kgとなった。

夏季ドック期間の短縮、入港時の停泊日数の縮小、漁場の遠隔化、資源の減少で操業日数や航海日数が増加した。労働時間の延長も行われ、1日あたり曳網回数は6回平均であったが、中国の拿捕がなくなった1954年頃から最盛期には9回となった。とくに夜網が増加し、終日操業するようになった。

1組あたりで見ると、平均航海数は13～14回となって、以前より減少した。主に航海数が多い50トン未満の中間漁区船が1950年代前半になくなったことによる。1組あたり漁獲量は、以前の600トン台から700～900トンに増加した。小型船が消え、一方で100トンを超える大型船が登場したこと、マ・ラインの撤廃と日中漁業協定による漁場の拡大および安全操業の確保が主な理由である。

一般に漁船トン数が大きいと航海数は少なく、漁獲量は多い傾向にあるが、そうでないこともある。例えば、1950年代前半で50トン未満(中間漁区船)と50～100トン層を比べると、航海数、漁獲量の階層差は明瞭だが、1950年代後半で50～100トン層と100～200トン層を比較すると、階層差は小さく、逆転する年もある³⁰⁾。

大洋漁業は1951年頃から3隻を1組とする3艘曳きを始めた。操業と運搬を交互に行う(曳網は主船、従船が交互に行なうのではなく、漁獲物は一方にのみ積み込み、満船になると次の1隻と交替する方法)ことによって鮮度の向上を図るもので、1隻あたり漁獲量はやや落ちるが、漁獲金額は高まった。この3艘曳きは同型同馬力の漁船が一定数必要なので、中小経営では採用できない。3艘曳きは1960年代になると労働力不足とあいまって、運搬船の採用につながった³⁰⁾。

1950年代の魚種別漁獲量動向をみると、前述したように、漁獲量が増加したものにキグチ、シログチ、タチウオ、ハモ、エビ(コウライエビ)などがあり、反対に過剰漁獲によって漁獲量が減少した魚種にエソ、カナガシラ、レンコダイ、エイ、フカ・サメ、クログチ、アマダイ、マダイ、チダイなどがある。

換言すると、マダイ、レンコダイ、アマダイ、チダイなどの高価格魚は減少し、エソ、グチ、タチウオ、ハモ、カレイ、イカなどの中価格魚が増加した、あるいは潰し物原料が増加したといえる。

魚体の小型化も進行した。それは重要な魚種すべてに当てはまる。1955年までは大型・中型魚が3分の2、小型魚が3分の1であったが、その後は大型魚は皆無、中型魚は3分の1～4分の1、小型魚は3分の2～4分の3となった³⁰⁾。

4. 以西トロール漁業の転機

前掲表6で、以西トロールの根拠地と漁船をみると、許可隻数は他漁場への転出にあわせて、1950年代後半から減少し始め、1960年代に激減する。根拠地は下関、戸畑、それと少

数は長崎にあったが、いずれの根拠地も隻数を減らし、長崎にはなくなった。

漁船機関は、1953年ではスチーム船の方が多かったが、1958年ではディーゼル船が支配的となり、1963年にはほとんどがディーゼル船となった。漁船の平均トン数は300トン台で上昇している。小型スチーム船から大型ディーゼル船への代替があり、大型船は他漁場との組み合わせ、あるいは他漁場へ転出していった。

1955年末の以西トロールは54隻、経営体は5社である。うち大洋漁業と日本水産の2社で全体の8割を占めている。以西底曳網における両社のシェアは3割であるのと比べると集中度は極めて高い。大洋漁業は下関、日本水産は戸畑を根拠地とする。以西底曳網とは異なり、漁業根拠地は1ヶ所である。この他、極洋捕鯨は長崎根拠、日魯漁業は下関根拠である³⁰⁾。

この時期、以西トロールの他漁場への進出が目立つが、その制度措置は次のようなものである。1952年7月のトロール漁業臨時取締規則の制定によって、南シナ海への出漁が許可され、以西トロールと以西底曳網の一部が出漁して試験操業をした。翌1953年6月に恒常的なトロール漁業取締規則として、南シナ海を操業区域とするものは、従来どおり以西トロール、以西底曳網を休業して南シナ海に出漁する方式の他に、以西漁業の許可を廃止して、南シナ海のみを操業する方式を認めた。また、遠洋漁場への出漁に備えて大型船の建造を認めた(トン数制限なし)。この方針により、以西漁場での許可を廃止し、大型船の建造が始まった。大洋漁業や日本水産は1,000トン級の漁船を建造した³⁰⁾。

以西トロールの南シナ海出漁は、その後衰え、1954年からは北洋トロール(ベーリング海)に転換し、大きく躍進した。また、大型トロール船は、母船式漁業の運搬船として利用された(南氷洋捕鯨、母船式サケ・マス、母船式トロール)。以西底曳網の南シナ海出漁は少なく伸びなかった³⁰⁾。

以西トロールの操業状況は、以西漁場での航海数が半減して、1950年代後半は6~7回となり、また、1隻あたり漁獲量も700~900トンであったのが、1950年代後半は400トンを割り込むまでに激減した。

IV. 爛熟期(1960年代)

1. 旧協定の失効と第二次日中漁業協定

1958年6月に日中漁業協定が失効した後の5年間は、協定に基づいて自主規制をしていたが、日中の政治情勢が好転したことで1963年に第二次民間漁業協定が結ばれ、12月に発効した。

旧協定の変更点は、タイ資源の保護のため第4区に禁漁期を設けた、1958年の「大躍進」で漁船が増えたので、第3区、第6区で中国漁船の入漁隻数を増やしたことである。これで全規制漁区とも中国漁船数は日本漁船数と同じか、それを上回るようになった。

2年後の1965年12月に協定は次のように修正された。

(1) 中国が水産資源保護条例を制定したことに基づき、コウライエビの保護のため第1区と第2区を拡張した。(2) 黄海中央部の備忘録区(旧協定では備忘録に記録するに止めた海区)を規制漁区扱いにした。(3) 幼魚の保護に関する規定を設け、キグチ、タチウオの幼魚の混獲率を20%以下にする、網目は袋網の長さ200目以下は54mm、他の部分は65mmとする。この規定の実施(1年間の猶予)には日本国内に反対もあったが、日本漁船の違反が跡をたたく、中国側が態度を硬化させたので原案通り認めるようになった³⁰⁾。

この協定は、1966年に「文化大革命」がおり、両国関係が悪化し、2度にわたる1年間の延長を経て、1969年12月は6ヶ月の延長となった。期間が短縮したのは、日本側が規定より小さい網目の網を使用した、禁漁区や領海を侵犯した、操業秩序を無視して中国漁船と衝突し、漁具被害を与えた、中国漁船員に対して暴行した、日中漁業協議会は有効な制止措置を取っていない、佐藤内閣が反中国政策をとっている、ことが理由であった。日本遠洋底曳網漁業協会は、協定の厳守と悪質な違反の場合には漁業許可を取り消すことを決め、政府に対しては国交回復と政府間漁業協定の締結を陳情した。

1970年6月の更新時に、コウライエビの保護のために第1区は越冬期の2ヶ月を禁漁とする、漁船の識別表示、安全確保のため見張りの強化、などが追加された。

同年12月には、東シナ海に進出した大中小型まき網を規制対象とすることで修正され、2年間の延長となった。その後、漁業協定は毎年、自動延長され、1975年の政府間漁業協定に引き継がれる。

共同規制漁区での漁獲実績、規制の強化が以西漁業に及ぼした影響は不明である。

2. 日韓漁業会談と日韓漁業協定

対日講和条約が発効する前の1952年2月から日韓国交回復交渉が始まり、漁業協定についても話し合われた。日韓会談は断続的に行なわれ、1965年になってようやく調印され、同年12月に発効した。期間中、1950年代は朝鮮戦争の勃発、李ラインの設定があり、また会談の席上、日本側代表が日本の植民地支配を肯定的にとらえたことで5年間の中断をみだし、日本が共産国・中国と漁業協議(1955年の日中民間漁業協定)を進めたことや在日朝鮮人の北朝鮮帰還などで韓国が反発した。

漁業問題は会談が始まる直前に李ラインが設定されて対立が深まったし、最後までもつれた。結局、(1) 韓国周辺に漁業水域を12カイリ、その外側に共同規制水域(約40カイリ)を設ける。(2) 共同規制水域での取締りは旗国主義によるとし、日本側の規制対象漁業は以西トロール、以西底曳網、以東底曳網、まき網、サバはね釣りの5種類とする。日本漁船の規制は隻数規制とし、漁獲量については日韓双方15万トンの基準量を超えない。(3) 領海基線の引き方は、韓国の西・南海岸は直線基線とした。本土と濟州島との間の線引きについての対立も調整された。(4) 漁業協定は5年間有効で、その後は事前通告がなければ自動継続する、となった。

日韓漁業協定が成立した背景として、韓国では李承晩大統領

領が退陣し、李ラインへの固執が消え、軍事政権が日本との政治対立より「経済協力」による経済発展を選択したことがあげられる。

日本は、安全操業の確保、韓国に抑留された日本漁船や乗組員の釈放のために、国際海洋制度の潮流変化を受けて韓国の12カイリ漁業水域を認めた。日本は、漁業勢力で勝るだけに操業の自由を否定する漁業水域には反対であって、韓国だけを例外扱いとした。ただ、李ラインより共同規制水域の範囲は狭く、その分、日本側が自由に操業できる区域が広がったし、共同規制水域内での安全操業も確保されたことでこの協定の影響は大きかった。

韓国による日本漁船の拿捕は、1947年に始まり、1965年の日韓基本条約・漁業協定の締結まで続き、累計325隻、抑留者は3,909人に及んだ。漁業種類別では、以西底曳網が最も多く、次いで延縄、まき網、以東底曳網、サバ釣り、以西トロール、シイラ漬の順である。時期別には各年とも拿捕は発生しているが、比較的多いのは1948～51年のマ・ライン時代、1953～57年の会談中断の5年間、1961～63年の漁業協議の進展期であって、韓国側が戦略的に対応したことを物語っている。

共同規制水域内の日本漁船に対しては漁業種類別の基準漁獲量（総計15万トン）が示された。日本漁船の入漁隻数は、李ライン内で操業していた実績に近い数値を確保した。そのうち、以西底曳網は許可隻数768隻のうち270隻（11～4月）、100隻（5～10月）の入漁が認められ、漁獲割当量は3万トンである。底曳網には網目規制がついた。網目規制は、50トン以上の漁船（以西漁業はすべて該当する）は54mm以上とされ、同時期に更新された日中漁業協定の規制と同じにした。

共同規制水域内における実際の漁獲量を1970年までの期間で見ると、日韓ともに基準漁獲量15万トンに遠く及ばず、5～7万トンであった。とくにまき網の実績が低く、以西底曳網は3万トンの割当量に対し2万数千トンの実績であった³⁷⁾。以西トロールも対象ではあるが、すでに衰退し、出漁船はほとんどなかった。

3. 以西底曳網漁業の変化

1) 漁船の大型化と漁獲能力の増強

1960年代の以西底曳網の漁船建造は、1950年代とほとんど変わらず、毎年70～100隻という高水準が続いた。漁船の許可隻数は毎年減少したが、遠洋底曳網への転換、漁船大型化のための補充トンにともなう廃船で、とくに1967年頃から網揚げがサイド式（舷側）からスタン型（船尾揚網式、あるいはスタン式ともいう）に変わる時期に許可隻数の減少が著しい。

以西底曳網漁船の大型化に対する行政措置をみると、1960年2月に許可方針を改正し、無補充で増トンできる範囲を従来の75トンから90トンに引き上げた。海難防止と鮮度保持のため、業界の要望に沿った改正である。1962年8月には、漁船の居住性を改善するためなら無補充で102トンまで増トンできるとした。さらに、1967年7月には、漁船の安全性を高めるため無補充で115トンまで増トンできるとした。漁獲能

力を高めないために種々の名目をつけているが、漁船の大型化が漁獲能力を高めたことはいまでもない。無補充の増トンできる上限は「適正船型」といわれた。1960年代は無補充で50%の増トン（75トンから115トンへ）が可能になったので、「適正船型」も50%大きくなったことになる。

補足すると、対日講和条約の発効、マ・ラインの撤廃とともに遠洋漁業への進出が促進され、以西漁場以外のトロール、底曳網の許可を出すようになった。1962年9月の改正漁業法において、指定遠洋漁業と講和後に発達したその他の大臣許可漁業を統合して指定漁業とし、さらに許可の一斉更新制が定められた。以西底曳網の一斉更新は1967年に実施された。許可をするトン数別隻数（定数）はその実態に則して定めた。同一階層内であれば、トン数を補充しなくても大型化が認められる。他方、トン数を補充して漁船2隻を1隻とした190トン型、3隻を2隻とした150トン型の建造を認めた。トン数を補充すれば漁船規模に上限はなく、馬力数の制限もなかった。

以西底曳網は1960年代後半から漁船大型化のためトン数補充をするために許可を廃止するものが多く、許可隻数はそれまでの漸減から大幅減に変わった。漁船の大幅減少にもかかわらず、漁船の総トン数は増加しており、目覚ましく漁船の大型化が進行した。

漁船の大型化は、資源の減少、高度経済成長に伴う労働力不足、収益性の低下といった厳しい状況のなかで、労働環境の改善、省力化を主な目的としていた。

1967年7月には中小漁業振興特別措置法が制定され、以西底曳網も指定業種となって、漁船の大型化、装備の高度化が加速された。目標は、漁船規模を150～200トンにする、揚網装置（スタン型）等の省力設備を設置することである。これは、当局が階層別の経営分析を行った結果、サイド式（50～100トン、100～130トン）に比べスタン型（115トン、175トン）の利益率が高い、とくに175トン型が高いこと、日本の経済協力で韓国で建造される機船底曳網漁船の規模は175トン型が主力なので、国際競争力を保つことを根拠にしている³⁸⁾。

1965年に175トンの大型船が出現し、しかもスタン型となった。スタン型は機械化とあわせて、投揚網のスピードアップ、乗組員の労働軽減をもたらした。大手各社は先陣を切ってスタン型の導入、漁船の大型化に進んだ。補充トン数が必要なため簡単には大型化できない中小漁業者は115トン型でのスタン型を模索し始めた³⁹⁾。

大洋漁業は1965年に当時最大級の170トンのスタン型漁船を建造し、その漁獲実績がよかったので所有船全てを2隻を1隻にした大型船とした。大型船の網は、従来のものより網口の高さが2倍となった。中小漁業者は転換できずにいたが、1967年の許可の一斉更新にあたって無補充の上限を115トンに引き上げたこと、同年に中小漁業振興特別措置法によって農林漁業金融公庫から低利資金が貸し出されたことで、競って115トンのスタン型を建造した。こうして115トン型は短期間に爆発的に増加した。だが、船の償却を済ませない前に代船建造をしたことで、経営圧迫の要因となった。

漁船の平均トン数は、1960年の85トンから1969年の123ト

ンへ増加した。1968年の規模別漁船構成をみると、80トン未満が2%、80~100トン層が44%、100~120トン層が31%、120~150トン層が6%、150トン以上が17%である⁴⁰。1950年代に比べて、100トン未満は最多ではあるが、大幅に減少し、100~120トン層、150トン以上が大きく伸びた。スタン型への移行は、中小漁業者は無補充で増トン、大手企業は補充による大型化という2通りの経路を辿ったことが透けてみえる。

漁船の船質は、1968年から全てが鋼船になった。漁船機関は、1961年から全てがディーゼル機関になった。平均馬力数は、1959年の259馬力から1968年の384馬力へ大幅に増加した。

漁獲強度も急速に強まった。1955年と1965年の総曳網回数を比べると、許可隻数が減少しているにもかかわらず1.7倍となっており、反対に曳網あたり漁獲量は602kgから422kgへ30%も低下している。1航海あたりの航海日数は20日から25日に、1日あたり曳網回数は6.1回から8.0回に、曳網時間は11.7時間から15.0時間に増加した⁴¹。

また、1960年代末に運搬船（託送船ともいう）が登場したことが特筆される。大洋漁業では、1963年頃から運搬船を使い始めた。背景には労働力不足があり、船員が足りず、係船するよりはましということで運搬船として使うようになった。漁業法上、操業船と運搬船は別の許可が必要で、大洋漁業では3艘曳きの形をとり、運搬船を兼ねるようにした。

運搬船が登場した別の理由は、1960年代後半に北洋の冷凍スリ身が普及し、それに押されて以西底曳網の漁獲対象が惣菜物に移ったので、鮮度を保つため、専ら漁獲物の運搬に従事する許可船が増加したことである。1967年の省令改正でそれまで禁止されていた許可船間の洋上転載が解除された。それ以来、漁業者はグループを結成してグループ操業、洋上転載許可をもった漁船が運搬専用になるなど、鮮度向上を目指して操業方法を変化させた⁴²。

2) 網目規制の実施

1953・54年頃の以西底曳網の網目は60~66mm、以西トロールは72mm前後で、資源研究者からは妥当なレベルとされた。網目を60mm以下にすべきではないとも言われた。ところが、1960~62年の実態調査では、網目は36~39mmに変わっていた。資源問題が表面化して、1963年9月、日本遠洋底曳網漁業協会が4年間にわたる検討の末、網目を54.5mmとする自主規制措置をとり、水産庁に対して法的規制を要請した。この時、資源保護対策として検討されたのは、夜間操業の規制、夏季一斉休漁、年間操業日数の規制、漁船の馬力規制、網目規制などで、稚魚の乱獲防止の見地から網目規制を実施することになった。ただ、網目規制は、漁獲量の大幅減を招く恐れや漁具の買い換えや操業方法の習得もあって一挙に引き上げるわけにはいかなかった。同年末には水産庁が漁業許可の条件としたことで本格実施となった。だが、翌年には網目規制による漁獲の減少が予想以上に大きく、中小漁業者は経営が破綻するとして緩和を求める事態となった。

網目を自主規制した1年目は小型魚が大幅に減少したが、規制が緩和して再び小型魚の比率が増加した。ただ、1965年

12月の日中間漁業協定の改訂と日韓漁業協定の締結ではともに網目規制にふれており、国内規制から国際規制となった。日韓は50トン以上の底曳網漁船は54mm以上、日中はコッペン200目までは54mm、その他は65mmとした。そして、遅くとも1年以内に実施するとした⁴³。

3) 漁業生産性と魚種構成の変化

以西底曳網の漁獲量は30万トン台でほぼ横ばい、1隻あたり漁獲量は1960年代前半は横ばい、後半は増加傾向となった。1隻あたり漁獲量の増加は、航海日数の延長、漁船の大型化、スタン型への移行、それに日韓漁業協定の締結によるところが大きい。一方、曳網あたり漁獲量は1960年以来低下傾向にあったが、日韓漁業協定の締結や対象魚種の変化により1960年代後半には一時的にやや回復した。

魚種構成は、1960年代後半にスケトウダラの冷凍スリ身が普及したことによりキグチ、シログチ、エソなどの漬物依存からカレイ・ヒレメ、イカ、マナガツオなどの惣菜物依存へ大きく転換した。

主な魚種についてみると、キグチは以西漁業の最重要魚種で、1960年に9万トン記録し、1965年にもピークがあったが、その後は急激に減少し、1972年は1万トン余となった。シログチは1961年の3万トンをピークに減少に転じ、1970年は半減した。

タチウオは1967年まで増加を続けて5.5万トンに達したが、その後は減少して2万トン前後となった。

コウライエビの漁獲量は、3~5年ごとに大きく変動し、1958~61年で高い。寿命が1年だけに資源変動が大きい。

多くの魚種は10年間で著しく減少した。資源の減少が緩やかなのは、タチウオ、ハモ、マナガツオ、コウライエビ、イカなどのように、寿命が1年か体型が網目を抜けやすい、あるいは浮魚的生態の魚種である⁴⁴。

以西底曳網の漁獲物は、魚体サイズ別に大、中、小、豆の4銘柄、またはその下のサイズを加えた5銘柄によって取引されたが、1950年代後半から10年間で見ると、各魚種とも豆、小の比率が著しく増加した。なかでもキグチの小型化は顕著で、1960年代半ばは80%以上が小、豆、最小サイズである。こうした資源の危機的状況を背景に網目の拡大が外国からも内部からも迫られた⁴⁵。

4) 冷凍スリ身の登場と以西漁業

北洋のスケトウダラを主原料とした冷凍スリ身は1960年に開発されて、1960年代後半に爆発的な伸びをみせた。原料供給は、ベーリング海での母船式底曳網等によって担われたが、独航船として以西底曳網漁船、以西トロール漁船も参画した。

ベーリング海での母船式底曳網は1950年代半ばから始まる。当初は以西底曳網・トロール漁船の参加も漁獲量も少なかったし、漁獲物の中心はカレイであった。1960年代に入ると母船、以西底曳網・トロール漁船が急増し、漁獲量も急増し、魚種はスケトウダラ中心に移った。例えば、出漁隻数が最大となる1961年は母船33隻、独航船の以西底曳網漁船89隻、以西トロール漁船13隻、その他278隻で、漁獲物はカレイが主

体であった。1968年は漁獲量が最大となるが、母船12隻、以西底曳網漁船26隻、以西トロール漁船28隻、その他131隻が出漁し、漁獲物はスケトウダラが中心となった⁴⁶⁾。

主要な会社ごとに以西底曳網・トロールとの関係を見ると、大洋漁業では1950年代は以西底曳網の漁獲が少ない夏季に南シナ海へ出漁していた。しかし、年々漁獲が少なくなり、魚体が小型化すると、ベーリング海出漁などに転じた。1965年には福岡基地の以西底曳網漁船を下関、長崎に移し、福岡の漁労部門を廃止した⁴⁷⁾。

極洋捕鯨は、法令改正によって以西トロールや以西底曳網から遠洋大型船への転換が認められると、1962年から遠洋トロール（アフリカ沖やアラスカ沖）への転換を図った。そのため、長崎にあった以西底曳網を縮小し、1966年には廃止した⁴⁸⁾。

日本水産は、大型船を建造し、1960年にはアフリカ沖、1964年にはベーリング海、1967年にはアラスカ沖に出漁した。以西底曳網漁船も1967年頃から大型化、スタン型に移行し、北洋の母船式底曳網の附属独航船として夏場に出漁するものが増加した⁴⁹⁾。

4. 以西底曳網漁業の経営

1) 以西底曳網漁業の動向

以西底曳網の漁船数は長崎が漸増となった他は各根拠地とも漸減して、1968年末は長崎根拠が299隻、福岡が200隻、戸畑が16隻、下関が152隻となった。長崎や福岡を根拠にした徳島県出身は、戦前を上回る勢力を保持したのに対し、下関を根拠にした島根県出身は著しく衰退した。

大手企業の大洋漁業（下関、福岡、長崎）は、1960年代に福岡根拠を設けたが、しばらくして閉鎖した。日本水産（戸畑、長崎）は、1952年から長崎に根拠を設け、その隻数は戸畑根拠を上回った。二社とも所有隻数は1960年代前半がピークで、後半には減少した。主に漁船大型化のためにトン数を補充したためである⁵⁰⁾。

2) 漁業経営収支の悪化

1960年代後半から以西底曳網の経営収支が悪化した。漁獲量の減少、魚体の小型化、高価格魚の減少、乗組員の高齢化と若年労働者の不足が原因で、それを克服するため大型化とスタン型への転換が進められ、これが生産性を大きく高めた。一方、省力化は進んだが省人化とはならず、労務費の高騰、設備投資のための金利、減価償却費の増加が加わったためである。

図6で以西底曳網1組あたりの漁獲量と漁業収支をみよう（50～100トン層、1956～72年）。漁獲量は1950年代後半は増加したが、1960年代になると頭打ちとなった。漁業収入は、1960年代後半まで大幅に増加し、その後伸びは鈍化した。つまり、魚価は上昇を続け、1960年代は漁獲量の伸びが停滞したにもかかわらず漁業収入を押し上げた。

漁業支出は1960年代末まで上昇を続けて、収支バランスが悪化した。漁業利益率は1960年代になると上昇して10%台となった。魚価の上昇によって高い漁業利益がもたらされ、それが積極的な漁業投資を誘引したが、1960年代末に漁業利益率は低下して1桁台となった。

1950年代後半から漁業経営統計が示されるようになったので、1950年代後半を1960年代と比較しておく、漁獲量、漁業収入、漁業支出のいずれも伸びが著しいこと、漁業利益は1桁台で低いことが特徴である。

図7で100～200トン層の漁獲量と漁業収支（1962～72年、図6と期間が違うので注意）をみると、漁獲量は大幅に伸びて、それが頭打ちになるのは1970年代に入ってからである。漁業収入も期間中に2倍となった。ところが漁業支出の伸びは漁業収入の伸びを上まわり、1960年代末になると経営状況は一段と悪化している。漁業利益率は1桁台で、それも低下して1960年代末にはマイナスになった。

このように50～100トン層と100～200トン層では経営動向が異なる。比較が可能な1960年代でみると、50～100トン層が漁獲量、漁業収入、漁業支出ともに高い。漁業利益率は両

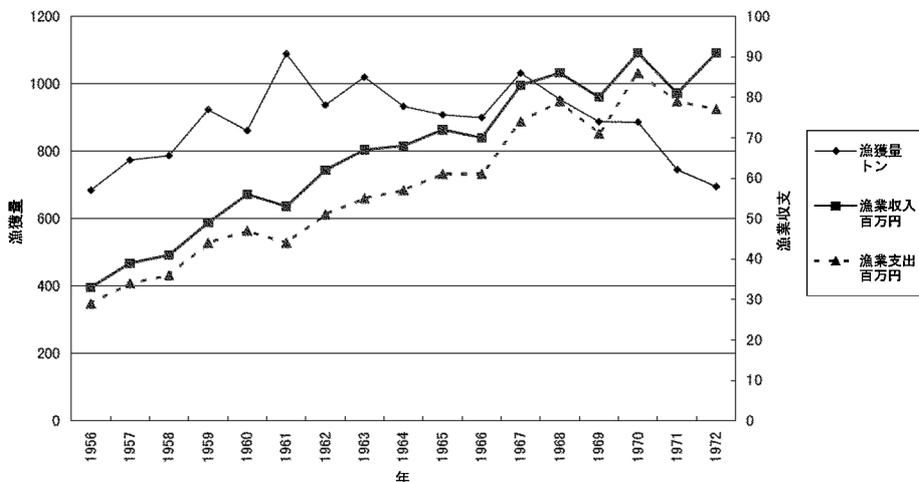


図6 以西底曳網1組あたりの漁獲量と漁業収支（50～100トン層）

資料：農林省『漁業経済調査報告 企業体の部』

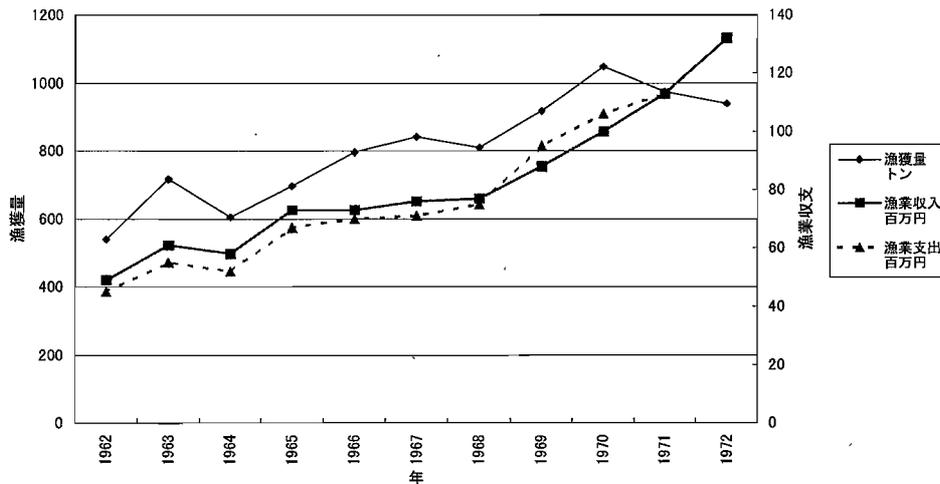


図7 以西底曳網1組あたり漁獲量と漁業収支 (100~200トン層)

資料：農林省『漁業経済調査報告 企業体の部』

者とともに1960年代末に低下するが、常に50~100トン層が高い。漁獲量は、50~100トン層は横ばいしないし低下するのに対し、100~200トン層は1960年代を通して伸ばし、当初は50~100トン層に水を空けられていたが、1960年代末に追いつき、追い越している。

漁業収入は、100~200トン層は50~100トン層との差を縮め、1960年代末には追い抜く。漁業支出は、ともに1960年代後半の伸びが高く、経営悪化が進行している。漁船の大型化・スタン型への移行で生産性は向上したが、経営力の向上にはならなかったのである。

図6、図7で利用した「漁業経済調査報告」以外、1960年代には、階層別の経営調査がいくつか行われている。1960年代前半について水産庁が行った2つの経営分析のうち、1つは1960~63年の階層別(80トン未満, 80~90トン, 90~100トン, 100トン以上)の経営分析⁵⁰⁾、もう1つは1961~65年の生産費調査個表を用いた階層別(80トン以下, 80~90トン, 90~100トン, 120トン以上)の経営分析である⁵²⁾。

上記の経営分析の結果は、「漁業経済調査報告」による前述の結論と同じである。1960年代前半は一般に漁業利益率は高いが、階層比較では大型船の方がかえって劣っている。大型船の漁獲量、漁業収支が小型船に比べて劣るのは、大型船は大手企業の所有で賃金は固定給であったのに、小型船は中小企業経営で歩合給が支配的であったこと、大型船であってもサイド型なので漁獲量が伸びなかったこと、また大型化によっても省人化できず、労務費が高騰して経営を圧迫したことによる。

次に1960年代後半の例として、1966~69年の80~90トン、90~100トン、100トン以上の経営収支、1967~69年の170~190トン層、190トン以上の経営収支調査がある⁵³⁾。

1960年代前半と比べて漁業利益率が低下したこと、大型船の優位性は漁獲面では現れるようになったが経営面では現れていないことは共通している。魚種の選別、仕立てといった機械化が難しい工程が漁獲物の惣菜化でより重要視されるよ

うになったため漁船を大型化しても乗組員数を削減できなかったこと、漁船の大型化は船価償却費、借入金利子を引き上げたためである。170トンを超えるような大型船は以西底曳網としての採算性ではなく、北洋トロールなど他漁業への転換を含みにしていた。

3) 魚価と労務費の高騰

次に、漁業経営を左右する魚価と労務費の動きをみておこう。1960年代前半、魚価は高騰した。国民所得の向上、生活水準の上昇で、食生活が高級化、多様化したため、高級ねり製品に対する需要は堅調で、ために以西底曳網漁獲物の魚価は高騰した。ねり製品原料以外の魚種も価格は上昇している。それで、以西底曳網では労働の大半を鮮度保持と価格維持・向上のために費やすようになった⁵⁴⁾。

主要魚種のキグチ、タチウオ、ハモ、イカのいずれも1960年代半ばまで魚価が上昇し、それが経営を支えてきた。しかし、その後、魚価の上昇はあったが、他の魚種に比べて低かった。魚体の小型化、北洋産冷凍スリ身の普及で以西漁獲物の価格が抑えられるようになったためである。

1960年代前半から労務費の上昇が顕著になった⁵⁵⁾。高度経済成長にともなう労働力不足、乗組員の意識の変化もあって、労働条件、労働環境の改善が進められた。とくに労使協定が結ばれている下関では、漁獲物の陸揚げ作業、港湾荷役の廃止、長期航海の制限、停泊日数の確保、最低保証給制度の実施と最低保証額の改定、歩合制でも大仲経費の縮減が行われた。固定給では乗組員の確保が難しかったため、船籍地を歩合制が一般的な長崎に移す経営体も現れた。乗組員の確保が経営者の最大の任務となって、乗組員の不足で出漁が遅れることもあった。1960年代半ばに労務倒産、船員の漁船間移動が増えた。以西底曳網の先細りを見越して、陸上産業へ投資、多角経営をする経営体が増えた⁵⁶⁾。

5. 以西トロール漁業の終息

遠洋トロールを推進するため政府は1960年2月に遠洋漁業におけるトロール漁業の許可または起業の認可の方針を定め、同時に以西漁業の許認可条件を変更した。すなわち、(1) 南シナ海は資源、国際面からして東シナ海・黄海と同一とみなして、新規許可は以西トロール、以西底曳網漁業者に限る。(2) 遠洋トロールは、以西トロール、南シナ海トロールの転廃業によるものに限る、とした⁶⁷⁾。

遠洋トロールのうち南方トロールは1950年代後半に登場し、ニュージーランド沖、アフリカ沖漁場の開発に乗り出した。北方トロールは1954年にカレイを目的に始まり、後にスケトウダラを目的とするようになり、アラスカ沖やベーリング海で隆盛となった⁶⁸⁾。1962年9月の漁業法改正後は以西トロールの許可を捨て1,000~3,000トンの大型船を建造して、それらの海域に移動した。

以西底曳網の大型化と技術の発達によって投資効率・漁獲効率が以西トロールを凌ぐようになったため、以西トロールの許可隻数は1961年までは49隻であったが、その後激減して、1966年は19隻、1969年はわずか6隻となった。大洋漁業も撤退し、日本水産と日魯漁業が最後まで残ったが、夏季は北洋母船式底曳網に加わり、冬季に東シナ海で操業する形態となった⁶⁹⁾。

漁船装備をみると、1962年の時点で無線、方探、電話、魚探、ロラン、冷凍機、レーダーの7種類の機器は全船に完備されている。

以西トロール1隻あたり漁獲量は430~580トンの範囲で推移した。1950年代後半からこの水準である。航海数も年5~6回と変わっていない。曳網あたり漁獲量も大きな変化はないが、それが400kg前後というのは、以西底曳網(1隻あたり)とはほぼ同じで、以西トロールが他の漁業、他の漁場に転出する要因となった⁶⁹⁾。

V. 要約

以西底曳網、以西トロールの戦後60年余の歴史を振り返ると、急速な戦後復興、隆盛期と黄金時代の現出、資源の減少と国際漁獲競争の激化にともなう長い衰退過程、新海洋秩序の下での以西漁業と大きな変化を遂げてきている。そのうち本稿は戦後から急速に復活し、漁獲量がピークに達した後、高い漁獲量水準が維持される1960年代までを対象とした。中国、韓国に比べて日本の漁業が圧倒的に優位を誇っていた時代である。

以西漁業の変化を漁業規制・漁業協定、漁船隻数や許可方針、漁場と漁業資源、漁獲高と生産性、漁業技術、経営体と経営の側面から考察した。

時期区分は漁獲量の水準をもとに戦後復興期、隆盛期、爛熟期に分けた。時期別特徴と漁業協定および許可政策の役割について要約する。

1) 時期別特徴

(1) 戦後復興期(1945~50年)

敗戦による荒廃から急速な復興をとげる5年間で、漁獲量は20万トンに達した。期間中にマ・ラインの設定による漁場制限、食糧難を解消するために戦前を上まわる許可の発行、復興金融公庫による融資、水産業統制による資材配給や魚価の抑制、漁場制約下での過密操業、漁区違反の続出、以西底曳網の2割減船と短期間で大きく状況が変化した。経営体は徳島県や島根県出身の個人経営や共同経営が多いが、戦前からの大手資本、中小資本、他漁業や植民地からの引き上げ資本など多様な資本で構成され、階層構成も重層的であった。漁業根拠地は下関、戸畑、福岡、長崎などである。

以西トロールは、急速な復興を遂げたが、多額の資本を要することから許可隻数は戦前水準に届かなかった。漁獲量は1950年代初頭に最高の3万トン台に達する。大手資本による経営で、以西底曳網を兼業した。

(2) 隆盛期(1950年代)

マ・ラインの撤廃によって漁場は開放されたが、韓国は李ラインを設定して日本漁船を排除し、他方、中国とは日中漁業協定の締結で漁場・安全操業を確保した。

以西底曳網の漁獲量は最大の35万トンを記録した。漁船の大型化、船質・動力機関・網材質の転換、計測器や通信器機の導入で漁獲能力が高まったことによる。曳網あたり生産性は低下したが、それは曳網回数の増加、漁場の拡大によって補われた。経営体の淘汰が進み、とくに零細経営者が脱落し、大手企業への集積度が高まった。根拠地として漁場に近く、生産刺激的な歩合制を採用している長崎、福岡が増加した。

一方、以西トロールは、許可隻数、漁獲量ともに減少に転じた。1隻あたり漁獲量も低下し、以西底曳網と同程度になって、競争力が低下した。総曳網回数は維持したが、曳網あたり漁獲量は大幅に低下した。

以西トロールは、南シナ海、ベーリング海などの遠洋に出漁するため、漁船を大型化、ディーゼル化して、東シナ海・黄海漁場から退出するようになった。

(3) 爛熟期(1960年代)

日韓漁業協定による漁場と安全操業の確保、漁業技術の発達で漁獲量30万トンが維持された。だが、資源問題の表面化、以西底曳網の構造変化が現れ始めた。

以西底曳網の許可隻数は1960年代後半に大幅に減少した。漁船の大型化・網揚げをサイド式からスタン型に転換するためであり、新造船の生産性は急伸した。また、1960年代後半から北洋冷凍スリ身の普及と資源の減少、漁獲規制の強化に押される形で、潰し物から惣菜物への魚種転換が進行した。運搬船も登場し、グループ操業が広がった。1隻あたり漁獲量は高水準を維持するが、曳網あたり漁獲量の低下を曳網回数の増加で支えたものである。大手企業の許可集中の動きが止まり、大手企業も隻数を減らし、反対に中小漁業者のウェイトが高まった。

1960年代後半になると、漁業経営が悪化した。だが、大型新造船の優位性はまだ確立していない。従来船と比べて漁獲量が多くなるのは1960年代末のことであり、漁獲対象が惣菜

物に傾き、省人化できなかつたこと、魚価の上昇が鈍化するなかで労務費などが高騰し続けたためである。

以西トロールは生産性が以西底曳網より劣るようになり、許可隻数、漁獲量が激減して、東シナ海・黄海から退出した。

2) 漁業協定と許可政策の役割

(1) 漁業協定の役割

外的権力による禁止区域設定の目的は、マ・ラインは東西対立から日本漁船を隔離するため、中国の機船底曳網漁業禁止区域、韓国の李ラインの設定、あるいはその違反に対する拿捕は、日本の優秀な漁船から自国の零細な漁業を保護することを主目的としており、資源保護は1950年代までは大きな問題にならなかつた。したがって漁業協定は、資源問題というより、中国、韓国側の沿岸漁業保護と日本との資源配分(漁場配分、日本漁船の規制)に焦点があつた。

漁業協定では、以前の一方的な日本漁船への規制に比べれば、自由に操業できる漁場が拡大し、共同規制水域での安全操業が可能になった。また、日本の漁業実績が確保されたため、漁業協定によって漁獲量、生産性が上昇した。しかし、短期間でその効果は消えていく。

(2) 許可政策の役割

岡・渡辺・長谷川(1962年)は、戦後の以西漁業に関する許可制度の目的と役割を次の2点に要約した⁶¹⁾。1つ目は、以西底曳網と以西トロールの許可政策に違いがあることを指摘している。以西底曳網では許可隻数の制限とトン数増加の制限を行った。1950年の3割減船、50トン未満の小型船の以西漁業からの隔離、漁船の大型化はトン数補充を必要とする許可方針が示された。しかし、マ・ライン撤廃以後は「適正船型」まで無補充での増トンが認められ、さらに補充すればトン数の制限はなかつた。これに対し、以西トロールは、新規許可を認めず、大型化には補充トンが必要とし、総トン数の増加も規制された、遠洋底曳網は以西トロールを廃業した場合にのみ認める、といった許可方針をとった。

2つ目は漁業規制の目的に関するもので、漁業規制は資源との関係において過剰投資となり生産性=収益性が低下するのを防止するために行われた、とした。つまり、漁業規制は底曳網資源の再生と漁獲努力の均衡を直接の目的としたのではなく、漁業経営不振の対策として実現した、という。

これらについて2点にわたってコメントしておく。許可政策において、無補充で増トンできる上限が「適正船型」とされ、漁船規模は「適正船型」に収斂すると考えられている。これは、行政サイドによる許可政策の目的、見通しでもあつた。しかし、「適正船型」そのものが大型化を続け、また「適正船型」に収斂することなく、補充すれば上限がなく、常に幅広いトン数階層から構成されていたことからして実態を反映した見方とはいえない。漁業生産性の面でも漁業経営の面でも「適正船型」、大型船の優位性は確立していない。かえて、「適正船型」は、資源豊度、漁場の広狭、漁業経営条件などに左右され、一律に決められるものではないことを示している。

もう1点は、許可方針が生産性=収益性の低下を防止した

わけではなく、以西底曳網の総トン数の増加、1隻あたりトン数の増加に示されるように漁獲努力量の増大に歯止めがかけられなかつたのが実際のところである。矛盾の解決策として他漁場への転進や減船事業が行われた。許可方針が資源の持続的利用、漁業経営の安定に果たした役割を高く評価することはできない。反対に、食糧難などの社会事情、GHQや中国、韓国など外的権力による強制、以西漁業者の要請といった内外の社会政治経済状況が許可方針に大きく反映したといえる。

注

- 九州大学出版会、1980年。以西底曳網の産業確立を日本資本主義の時代性に規定されながらも内発的な成長力、とくに中小経営層の上向的展開を重視した。
- 『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)
- 戦後の以西漁業の統計調査は、1947年から水産庁福岡漁業調整事務所(以前は水産庁福岡駐在所、水産庁福岡事務所)による「漁獲統計要報」(以前は東支那海底魚資源調査要報)、農林省農林経済局統計調査部(以前は農業改良局統計調査部)による「漁業養殖業漁獲統計表」、民間では日本遠洋底曳網漁業協会(1948年設立)のものがある。これらの統計は、その目的、対象、方法などが違い、同じ項目なのに数値が異なることがある。「以西トロール以西機船底びき網漁業漁獲成績報告書(漁獲統計要報)の信憑性について」(福岡漁業調整事務所、昭和31年1月)ページ数なし。
- 各年次、水産庁福岡漁業調整事務所編『以西トロール機船底びき網漁業漁獲統計要報』
- 『昭和二十二年 汽船トロール漁業並びに東経一三〇度以西機船底曳網漁業の概況』(農林省水産局遠洋課)ページ数なし。
- 水産研究会編『東海黄海の漁業資源に関する諸問題』(日中漁業協議会、昭和29年12月)38~39ページ。
- 「以西底曳網漁業の現況」『水産事情調査月報 21』(1952年1月)10~13ページ、「集中の進む遠洋底曳網漁業の概況」『水産事情 1948年3月』12~15ページ。
- 前掲『昭和二十二年 汽船トロール漁業並びに東経一三〇度以西機船底曳網漁業の概況』。
- 『日本遠洋底曳網漁業協会創立拾周年記念誌』(同協会、昭和33年)218ページ。
- 水産庁『下関長崎における以西底曳網漁業調査報告』(昭和26年2月)16~20ページ。
- 真道重明「漁業統計からみた戦後の以西汽船トロール並びに機船底曳網漁業の実態について」(西海区水産研究所業績第52号)『戦後における以西底びき網漁業実態調査報告』(水産庁、昭和31年4月)所収、6~10ページ、前掲『昭和二十二年 汽船トロール漁業並びに東経一三〇度以西機船底曳網漁業の概況』。
- 中川恣『底曳漁業制度沿革史』(日本機船底曳網漁業協

- 会, 昭和33年) 269, 270~278, 411, 412, 445ページ, 「以西底曳トロール漁業の現況」『水産事情調査月報 49』(1956年3月) 1~10ページ, 『水産年報 戦後版』(水産新聞社) 118ページ。
- 13) 前掲『水産年報 戦後版』117ページ, 『以西漁撈長名鑑』(みなと新聞社, 昭和33年) 29~31ページ, 増田正一「以西底曳とトロール漁業の諸問題」『水産界 第767号』(昭和23年2月) 5~7ページ。
- 14) 前掲『東海黄海の漁業資源に関する諸問題』40~42, 44~45ページ, 田口新治「以西底曳網の回顧と展望」『水産事情 20』(1950年12月) 19~20ページ。前掲「以西底曳トロール漁業の現況」4~5ページ, 前掲『下関長崎における以西底曳網漁業調査報告』21~30ページ, 前掲『底曳漁業制度史』411~417, 422~425, 431~434, 438, 445ページ, 水産庁福岡漁業調整事務所編『以西トロール機船底曳網漁業現況資料 昭和29年末現在』10~14ページ。
- 15) 前掲「漁業統計からみた戦後の以西汽船トロール並びに機船底曳網漁業の実態について」50~52, 64~66ページ, 徳山宣也編著『大洋漁業長崎支社の歴史』(平成7年) 87~89ページ。
- 16) 前掲「漁業統計からみた戦後の以西汽船トロール並びに機船底曳網漁業の実態について」52~53, 67~68ページ, 前掲『東海黄海の漁業資源に関する諸問題』14, 16~17ページ, 前掲『以西トロール機船底曳網漁業現況 昭和29年末』80~95ページ。
- 17) 前掲『東海黄海の漁業資源に関する諸問題』22~24ページ。
- 18) 備忘録区はキグチの密集地で, 10~2月の期間, 中国から70~100組, 日本から50~60組(以前は100組以上)の機船底曳網・トロール漁船が集中していた。『日本国の日中漁業協議会と中華人民共和国の中国漁業協会との黄海・東海の漁業に関する協定』(日中漁業協議会, 昭和30年4月) 27~32ページ。
- 19) 田口新治「日中漁業協定二年間の考課表」『水産界 第568・569号』(昭和32年4・5月) 52~55ページ。
- 20) 前掲「以西底曳トロール漁業の現況」7~9ページ。
- 21) 田内森三郎「新華東ラインの資源的意義」『水産界 第545・546号』(昭和30年5・6月) 46~47ページ。
- 22) 『日中民間漁業協定発効後の1ヶ年間の以西トロール機船底曳網漁業の業績(資料)』(水産庁福岡漁業調整事務所, 昭和31年9月) 1~3, 4, 6~12ページ。
- 23) 『水産年鑑 昭和31年版』(水産週報社) 170~171ページ, 『二十年史』(日本遠洋底曳網漁業協会, 昭和43年) 206ページ, 水産庁福岡漁業調整事務所編『以西トロール機船底曳網漁業漁獲統計要報 第28巻』(昭和36年8月) 1ページ。
- 24) 前掲『水産年鑑 昭和31年版』177ページ, 水産庁編『水産業の現況 1956~57年版』(大日本水産会, 昭和32年) 296ページ。
- 25) 前掲『下関長崎における以西底曳網漁業調査報告』1~14ページ。
- 26) 真道重明「以西底曳漁船の変遷(下)」『海の光 No. 105』(昭和36年2月) 34~39ページ。真道重明『以西底曳網漁業における漁獲努力量の標準化に関する調査』(日本遠洋底曳網漁業協会, 昭和38年4月) 1~13ページ, 前掲「以西底曳トロール漁業の現況」1~3, 5~7ページ。
- 27) 前掲『大洋漁業長崎支社の歴史』116~117, 124, 147, 234ページ。
- 28) 『日本水産50年史』(同社, 昭和36年) 337ページ, 『日本水産の70年』(同社, 昭和56年) 102~103ページ。
- 29) 『極洋捕鯨30年史』(同社, 昭和43年) 82, 219~231ページ。
- 30) 昭和31~37年版『水産年鑑』(水産週報社)
- 31) 前掲『大洋漁業長崎支社の歴史』308~310ページ。
- 32) 西海区水産研究所底魚グループ『水産研究叢書3 東シナ海・黄海の底魚資源』(日本水産資源保護協会, 昭和39年6月) 25~31, 42ページ, 青塚繁志『漁業労働保護に関する研究-以西底曳労働の現状と保護-』(昭和33年3月) 6~28ページ。
- 33) 「漁業労働力市場の実態」『水産調査月報 No.41』(1957年9月) 6ページ。
- 34) 『水産年鑑 昭和30年版』(水産週報社) 172~173ページ。
- 35) 『水産年鑑 昭和33年版』(水産週報社) 272~273ページ。1953年の南シナ海への出漁は, トロール漁船12隻, 以西底曳網漁船46隻で, 前者は約7,000トン, 後者は約300トンの漁獲であった。インド洋方面への出漁は1950年代前半に行われた。『水産年鑑 1954年版』172~174ページ, 『水産年鑑 1955年版』180ページ。
- 36) 「脱皮する以西底曳漁業 2」『海の光 1967年1月』17~18ページ。
- 37) 佐竹五六『国際化時代の日本水産業と海外漁業協力』(成山堂書店, 平成9年) 101ページ。
- 38) 中小漁業振興特別措置法に基づき策定された「以西底曳き網漁業の振興計画」で, 主な改善項目として, ①網目の規制による資源の維持, 大陸棚斜面や南シナ海といった未利用漁場の開発, ②漁船・漁具・漁労装置の改善, とくに船尾式揚網, ③加工原料のスリ身の共同製造・共同販売, ④漁船乗組員の労働条件・労働環境の改善, ⑤近代的経営管理の確立, があがっている。水産庁監修『中小漁業振興特別措置法の解説』(水産社, 昭和43年2月) 34~35ページ。
- 39) 「脱皮する以西底曳漁業」『海の光 1966年12月』16~17ページ, 渡辺充二郎「以西底曳 この二十年の動き」『水産界 第1083号』(昭和50年3月) 19~20ページ。
- 40) 前掲『二十年史』268~269ページ, 前掲『以西底曳網漁業における漁獲努力量の標準化に関する調査』5, 13ページ。
- 41) 『中小漁業経営調査-以西底曳き網漁業-』(水産庁, 昭和43年3月) 5~14ページ。
- 42) 前掲『大洋漁業長崎支社の歴史』308~310ページ, 前掲「以西底曳 この二十年の動き」20~21ページ。
- 43) 前掲『水産研究叢書3 東シナ海・黄海の底魚資源』48~51ページ。前掲『二十年史』216~222ページ, 前掲「脱

- 皮する以西底曳網漁業」25～26ページ。
- 44) 前掲『二十年史』280～283ページ、『日中漁業共同委員会第1回年次会議準備資料』(水産庁, 昭和51年6月)55～57ページ。
- 45) 岡田立三郎「以西底びき漁業の最近の動向について」『水産界 第968号』(昭和40年8月)20～21ページ。
- 46) 『冷凍すりみ・この十年』(北海道冷凍魚肉協会, 昭和44年)11, 66ページ。
- 47) 前掲『大洋漁業長崎支社の歴史』183, 234ページ。
- 48) 前掲『極洋捕鯨30年史』82, 219～231ページ。
- 49) 前掲『日本水産の70年』163～166ページ。
- 50) 前掲「脱皮する以西底曳網漁業 2」24～28ページ, 前掲『二十年史』265ページ, 『中小漁業経営調査報告書-以西底びき網漁業-』(経営科学研究所, 昭和45年3月)12～13, 18～19ページ。
- 51) 前掲「以西底びき漁業の最近の動向について」20～22ページ。
- 52) 前掲『以西底びき網漁業経済調査』23～25ページ。
- 53) 『以西底びき網漁業における生産原価分析について(昭和44年度分)』(水産庁, 昭和45年11月)6～9ページ。
- 54) 前掲「以西底びき漁業の最近の動向について」21～23ページ。1960年と1966年の漁業収支を比較すると, 漁獲高と漁業支出は1.32倍であるのに対し, 労務費は1.69倍に跳ね上がった。漁業支出に占める労務費の割合は28%から35%に高まっている。前掲『中小漁業経営調査-以西底びき網漁業-』16ページ。
- 55) 乗組員は1960年代半ばの状況を次のように伝えている。「船は70トンそこそこ, 水はない, 電気は24Vだけ, 汗と塩にまみれて, およそ人間らしい生活とはかけ離れた船の上での生活だったが, その分確かにお金にはなった。」, 「15歳の見習い船員の稼ぎが, 町長さんの給料と同じと言われていた時代であった。」浜崎正幸『こちら東シナ海』(葦書房, 平成2年)13ページ。
- 56) 前掲「以西底びき漁業の最近の動向について」24～25ページ, 中楯興「以西底曳網漁業の史的発展と現代的諸問題」『北日本漁業 第3号』(昭和46年3月)5～9ページ。
- 57) 前掲『二十年史』266ページ。
- 58) 津田初二・中谷三男『改訂増補版 船尾トロール漁業入門』(昭和63年, 成山堂書店)13～18ページ。
- 59) 『水産年鑑 昭和45年版』(水産社)271ページ。
- 60) 前掲『二十年史』270～271ページ, 前掲『水産研究叢書 3 東シナ海・黄海の底魚資源』23ページ, 前掲『中小漁業経営調査報告書-以西底びき網漁業-』5～6ページ。
- 61) 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効果」『漁業経済研究 第10巻第4号』(1962年3月)83～112ページ。