

戦前における以西底曳網漁業の発達と経営

Development and Management of the Trawl Fishery operated
in the East China Sea and the Yellow Sea before the Second World War

片岡 千賀之
KATAOKA Chikashi

要旨：第二次世界大戦以前、東シナ海・黄海では汽船トロール漁業、レンコダイ延縄漁業、機船底曳網（以西底曳網）漁業が発達したが、本論はそのうち以西底曳網の発達と漁業経営を考察したものである。目的及び方法は、漁業統計を用いてその発達の概要を把握すること、企業の営業報告書や水産講習所（現東京海洋大学）学生の漁業実習報告書などで操業と経営実態を解明すること、内地（日本本土）根拠だけでなく、台湾、中国（関東州、青島など）根拠を含めた機船底曳網の全体の構図を明らかにすること、汽船トロールやレンコダイ延縄との競合・代替関係を経営の視点から捉えること、である。

大正2年に機船底曳網が発祥し、以西底曳網として発展する過程で、島根県人と徳島県人の2つの系譜があり、操業や経営形態を異にすること、漁業根拠地を漁場に近い長崎県下の離島僻地と漁獲物の流通拠点となる下関、福岡、長崎に置くが、次第に立地が大漁港へ収斂したこと、漁業の発達には漁法の改良、漁船の大型化、発動機関の改良、無線電信による情報網の整備といった技術革新があり、企業経営も台頭したこと、漁獲物の大量流通を構築した長崎や下関の魚問屋が仕込みや下請け生産化によって隻数を集積したこと、機船底曳網の急速な発展でタイ類の漁獲が激減し、ねり製品原料魚が主体となったこと、第一次世界大戦後の不況や昭和恐慌期に漁業者グループや大手水産企業は流通改革を進めて経費の節減と合理化を図ったこと、以西底曳網に対する規制を契機として台湾、関東州、青島への進出が始まったこと、林兼商店や共同漁業といった大手水産資本は、内地以外の汽船トロールや機船底曳網と調整しつつ生産力を高めていったこと、機船底曳網の発達は、主要な漁業生産力を形成し、水産物市場の拡大に対応した反面、資源の枯渇、中国漁船との紛争、日中の対立を招き、激化させたこと、戦時体制下で、漁業生産、水産物需給に対する統制が進められるが、漁船・乗組員の徴用、漁業用資材の不足、戦争被害によって潰滅状態になったこと、などが具体的に明らかとなった。

▶キーワード 東シナ海・黄海、以西底曳網漁業、ねり製品原料、漁業の系譜、
中小漁業経営

1. 本論の目的

本論は、戦前（第二次世界大戦前）の東シナ海・黄海における機船底曳網漁業（東経130度以西の東シナ海・黄海で操業するものを以西底曳網と呼ぶ）の発展過程とその操業及び経営を考察するものである。東シナ海・黄海においては、汽船トロール漁業とレンコダイ（キダイ）延縄漁業が先行して

おり、互いに競合した。汽船トロールは大型漁船を使用する輸入漁法で、大手資本によって営まれたのに対し、以西底曳網は在来漁法（手繰網）の延長線上に、レンコダイ延縄からの転換を加えながら発展した。大手水産資本（問屋資本を含む）による経営もあるが、大半は漁業者の経営による。

東シナ海・黄海におけるこれら漁業の発展と政策については、拙稿「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」『国際常民文化研究叢書 第2巻』（2013年3月）としてまとめ、汽船トロールについては、片岡千賀之・亀田和彦「汽船トロール漁業の発達と経営」『長崎大学水産学部研究報告 第94号』（2013年3月）として発表した。本論は、もう一方の基幹漁業である以西底曳網に焦点をあて、その発展過程と操業及び経営を考察するものである。以西底曳網という用語は、大正13年以降、日本近海の底曳網（以東底曳網と称する）と区別して使われ、東経130度以西の海域、すなわち東シナ海、黄海（渤海を含む）で操業する機船底曳網をさすが、本論では南シナ海にも及ぶ場合がある。内地（日本）以外を根拠とする場合は機船底曳網と呼ぶ。

戦前の以西底曳網については、吉木武一『以西底曳網漁業経営史論』（1980年、九州大学出版会）という優れた著作がある。自立的成長を遂げる中小漁業者の内発力を経営の視点から考察したものである。本論は、その著作で使用されなかった資料を用い、また、十分触れられなかった内地以外を根拠とする機船底曳網を含めた全体像の再構成を試みる。それは、統計数値による発展の概況、水産講習所（現東京海洋大学）学生の漁業実習報告書や企業の営業報告書などを使った考察として示される。ただし、漁獲物の流通・加工や関連産業についてはほとんど触れない。以西底曳網は、汽船トロールが根拠地を置いた長崎、福岡、戸畑、下関の漁獲物の流通加工システムや関連産業に依存したからである。汽船トロールについては大手水産資本が両漁業を兼営することもあり、必要な限りで触れる。

本論の章別構成は、2. 以西底曳網漁業の統計概観、3. 機船底曳網漁業の誕生と西漸、4. 以西底曳網漁業の発展、5. 昭和恐慌期以降の以西底曳網漁業、6. 戦時体制下の以西底曳網漁業、7. 台湾・中国根拠の機船底曳網漁業、8. 以西底曳網漁業の位置と構図—結びに代えて—、とする。

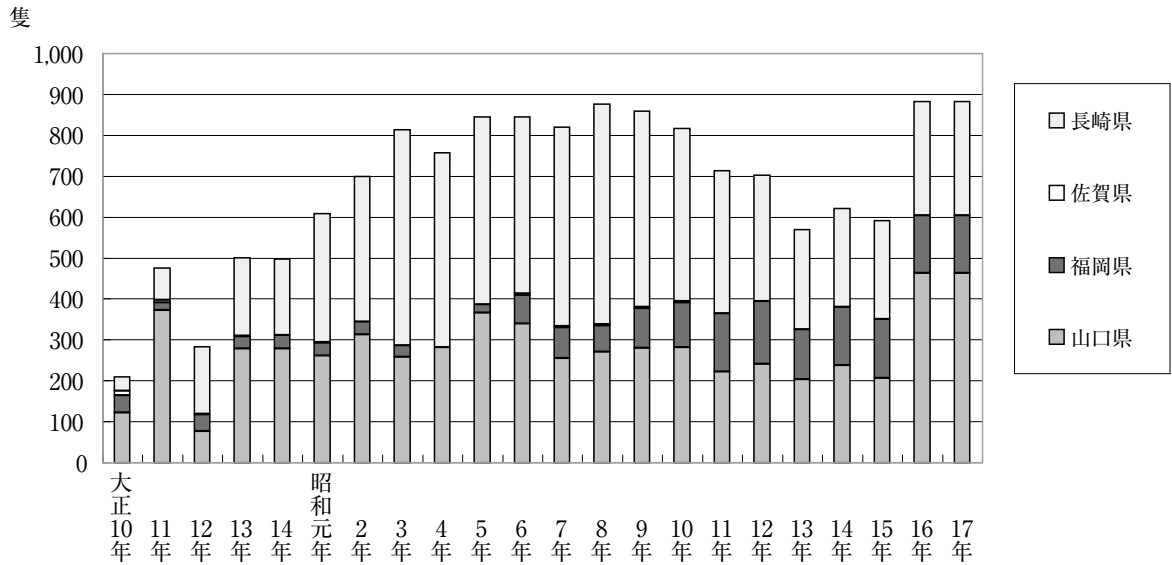
2. 以西底曳網漁業の統計概観

以西底曳網を直接表す統計はないが、『農商務省統計表』、『農林省統計表』の中から沖曳網（数は少ないが無動力の場合を含む。昭和16年から機船底曳網という項目に変わる）のうち東シナ海・黄海で操業しているとみられる山口、福岡、佐賀、長崎4県の数値で推定することができる。佐賀県は非常に少なく、実質3県である。4県以外でも以西底曳網はあったし（島根県人や徳島県人の以西底曳網はほとんどが上記4県のうちから許可を得た）、4県の分もその全てが以西底曳網とは限らず、山口県の中には東経130度以東の沖曳網（以東底曳網）や沿岸で操業する底曳網も相当数含まれる。したがって、合計値は実態より高めに、生産性は低めに示される。機船底曳網が誕生するのは大正2年のことだが、沖曳網の統計が経年的に示されるのは10年頃からである。また、この統計数値は、内地を根拠としたものだけで、台湾、朝鮮、中国などを根拠とした分は含まれていない。そうした点に留意しながら、統計数値によってその発展を概観しておこう。

図1は、4県の沖曳網（または機船底曳網）漁船数の推移を示したものである。全体数は、大正10年の200隻余から始まって急激に増加し、昭和3年には800隻に達している。大正13年に以西底曳網の新規許可停止が通達されたにも拘わらず、許可の乱発や無許可操業があったことによる。その後は横ばいで推移し、昭和11年から減少して13～15年は600隻前後となった。昭和16、17年は突然、隻数が跳ね上がるが、これは統計項目が沖曳網から機船底曳網に変わったため沿岸の機船底曳網を含めるようになったためだと思われる。

各県別にみると、当初は山口県が大半を占めていたが、漁場が西海（北部九州）から東シナ海・

図1 山口、福岡、佐賀、長崎県の沖曳網(機船底曳網)漁船数の推移

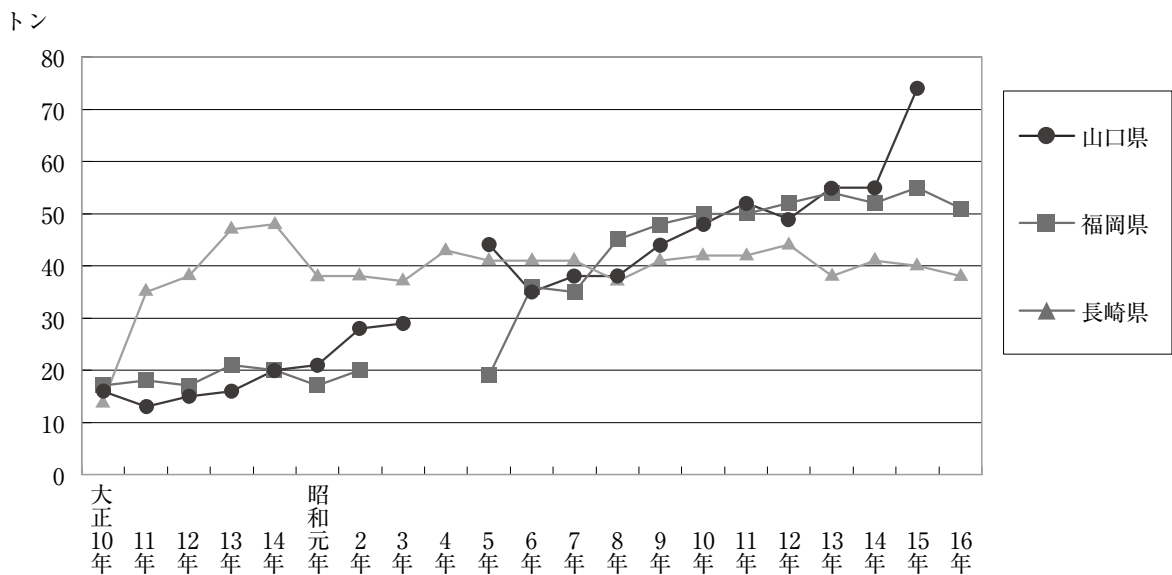


資料：大正12年までは各年次『農商務省統計表』、その後は各年次『農林省統計表』
 注：昭和15年まで沖曳網（ほとんどが動力船）。県によって隻数がない年は統計表に該当項目がないため。

黄海へ移る大正12年から長崎県が急増し、全体の過半を占めるようになった。福岡県は、最初は少数であり、昭和4年には一時中断するが、6年以降、山口県や長崎県からの移動で大幅に増加し、その結果、3県が鼎立するようになった。佐賀県にはほとんど沖曳網漁船はない。

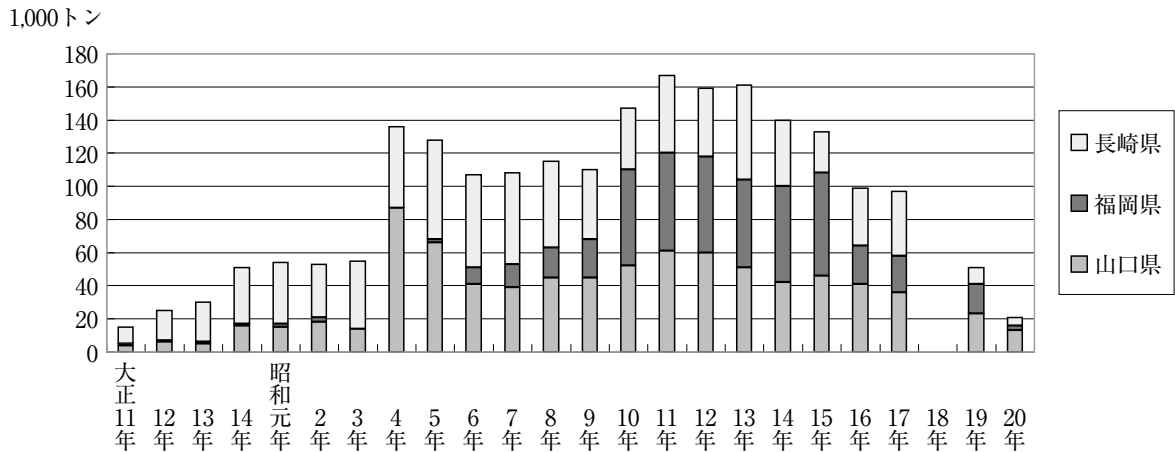
図2は、山口、福岡、長崎3県の沖曳網漁船の平均トン数を示したものである。当初は10トンクラスであったが、長崎県は先行して東シナ海全域に漁場を拡大したことから、大正12年頃から漁船も40トン前後に大型化している。以西底曳網の新規許可の停止と同時に漁船は50トン未満に制限されたが、昭和4、5年に漁船の大型化が認められるようになり（許可トン数の範囲で認められるので大型船が増加すると全体の隻数は減少する）、山口、福岡県の漁船も大型化し、40トン前後で停滞する長崎県を追い越し、50トンを上回るようになった。昭和恐慌期に漁船の大型化、ディーゼル

図2 山口、福岡、長崎県の沖曳網漁船の平均トン数の推移



資料：各年次『農商務省統計表』、『農林省統計表』
 注：不自然な数値は省いた。昭和15年までは沖曳網、16年は機船底曳網漁業。

図3 山口、福岡、佐賀、長崎県の沖曳網（機船底曳網）の漁獲量の推移



資料：大正12年までは『農商務省統計表』、その後は『農林省統計表』
 注：昭和15年までは沖曳網、その後は機船底曳網。昭和18年の数値を欠く。

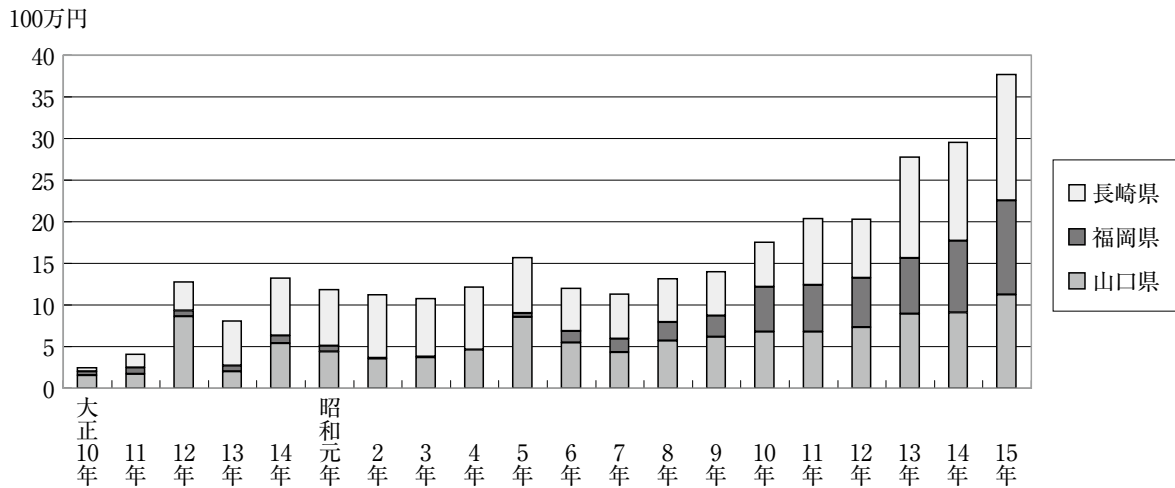
化によって生産力を高める先進的な企業が台頭してきたことを物語る。

なお、図示しないが、1隻あたりの乗組員数は、山口、福岡県では当初7、8人であったが、微増を続けて昭和10年代には10人を上回るようになった。これに対し、長崎県は当初の方が13、14人と多く、その後は減少して昭和初期には10人となった。以西底曳網は2艘曳きなので1組の乗組員はこの倍である。

図3は、4県の沖曳網（または機船底曳網）の漁獲量を示したものである。大正11年は2万トン弱であったが、その後、急増して大正末・昭和初期には5万トン台となり、昭和4年から突出して、10年から15万、16万トンのピークを記録する。漁船大型化と漁獲対象が多獲性のねり製品原料魚（潰し物という）に変わった結果といえる。昭和14年から下降し始め、16、17年は10万トンとなり、さらに戦争の深化とともに急減して終戦年は2万トンとなった。

県別でいうと、昭和3年までは長崎県が漁船の大型化を先行したことで最大であった。漁船数の多い山口県の漁獲量は停滞していたが、昭和4、5年から大きく伸びるようになり、福岡県は6、7年から急増して10年には長崎県を上回るまでになった。3県鼎立状態になったとはいえ、漁船隻数の序列と漁獲量の序列とが一致しなくなっている。戦時体制下になると、福岡、長崎県の減少

図4 山口、福岡、長崎県の沖曳網の漁獲金額の推移



資料：大正12年までは『農商務省統計表』、その後は『農林省統計表』

率が高い。

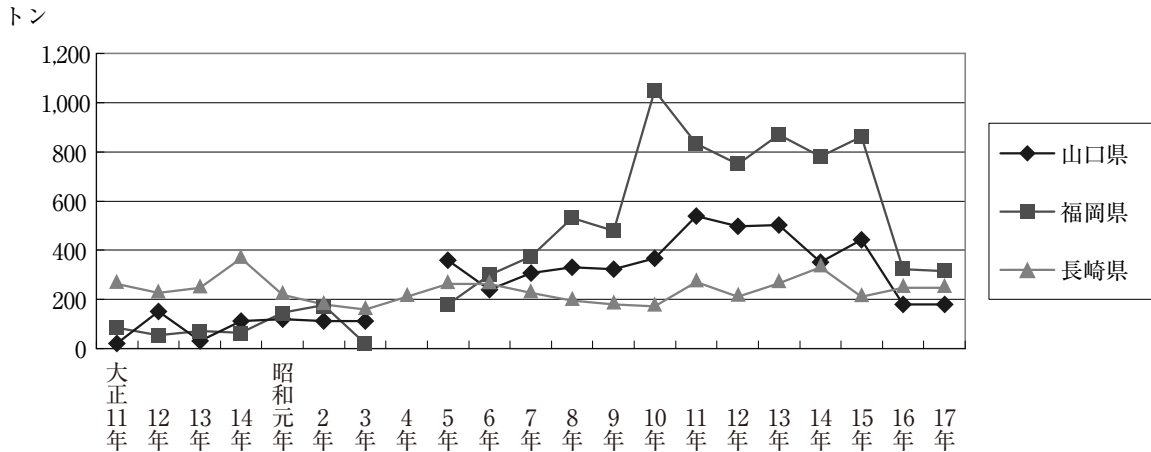
図4は3県の沖曳網の漁獲金額を示したもので、漁獲量の変動とは連動せずに変動している。すなわち、大正12年には1,000万円に達するが、その後、漁獲量は増えても漁獲金額は伸びず、昭和恐慌期には漁獲金額は全く低迷した。昭和恐慌を脱して金額は上昇に向かうが、漁獲量が減少傾向となる昭和13～15年は突出して3,000万円前後となった。魚価が暴騰して漁獲金額は空前の高さとなった。

県別でいうと、昭和恐慌期までは長崎県が最大で、山口県がそれに次ぎ、両県がほとんどを占めていたが、昭和恐慌を脱するとともに福岡県が大きく伸び、昭和10年代は3県が肩を並べるようになった。

図5は、山口、福岡、長崎県の沖曳網2隻（1組）あたり漁獲量の推移を示したものである。当初、長崎県が最も多かったが、その後は停滞して、昭和4、5年から山口、福岡県が追い抜く。それは漁船大型化の過程と同じであり、また、飛躍的に生産性が高まったのは対象魚種がタイ類から大量漁獲されるねり製品原料魚へと転換する時期と重なる。4県の沖曳網漁獲量に占めるタイ類（赤物、上物と呼ばれる）の割合は、大正13年62%、14年38%と高かったのに、昭和3年21%、4年11%、5年8%と急落している。この間、2隻（1組）あたり漁獲量は40トンから80トンに倍増していて、魚種構成の変化が明瞭である。昭和10年頃から福岡、山口県の漁獲量は急伸び、停滞する長崎県との差を拡げている。漁業の生産性は、日中戦争以降、漁船・漁船員の徴用と漁業用資材の不足によって停滞し、太平洋戦争に突入すると急速に低下した。特に福岡、山口県で著しく、長崎県と同水準になった。

図6は、山口、福岡、長崎県の沖曳網2隻（1組）あたりの漁獲金額を示したものである。大正10～昭和5年は、年次変化は大きいものの、20～60千円の範囲で推移していたが、昭和5～9年は魚価の下落で、全く停滞し、各県の格差も縮小した。昭和9年から増加傾向となり、12年から急上昇する。昭和12年の40～80千円が15年には110～160千円となっている。県別では、長崎県は初め、漁獲量は突出したが、漁業金額は他県船よりやや高いという水準に留まる。つまり、他県より魚価が低い。その後、昭和元年頃から下降し、遅れて漁船を大型化してくる福岡、山口県の後塵を拝するようになる。福岡県は、漁獲量は低位であったが、漁獲金額は高い方で、変動も激しかった。しかし、昭和5年以降は漁獲量、漁獲金額とも最大となっている。山口県は低い漁獲金額でスタートし、徐々に増やしている。

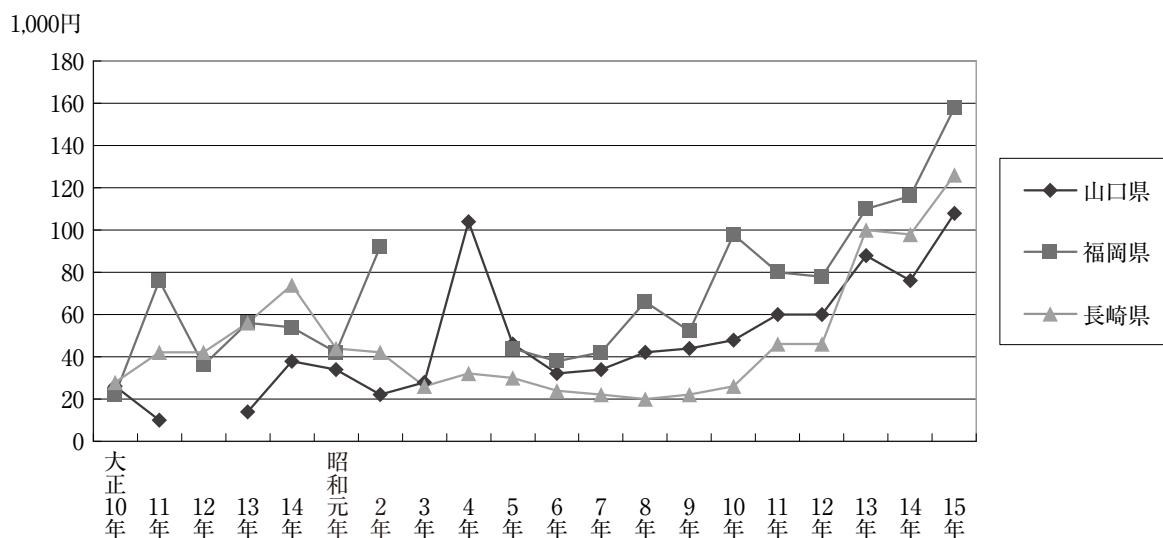
図5 山口、福岡、長崎県の沖曳網2隻あたりの漁獲量



資料：大正12年までは『農商務省統計表』、その後は『農林省統計表』

注：昭和15年までは沖曳網、その後は機船底曳網。

図6 山口、福岡、長崎県の沖曳網2隻あたり漁獲金額の推移



資料：大正12年までは『農商務省統計表』、その後は『農林省統計表』

沖曳網の平均魚価（図は略す）は、第一次世界大戦後、全体的に下降気味であった。県別の格差は大きく、福岡、山口県が高く、下落も著しかった。それは、漁船の大型化が遅く、より長く西海漁場に留まったため価格の高いタイ類の漁獲が多かったこと、漁場を黄海・渤海に拡げてからもタイ類の漁獲をしたことを意味する。一方、長崎県は漁船大型化で先行し、東シナ海を南下してタイ類のなかでは価格の低いレンコダイやねり製品原料魚を対象とするようになったことを示している。しかし、昭和5～9年頃は昭和恐慌によって、魚価はそれまでの半額以下となり、しかも県による格差はなくなった（いずれも対象魚種はねり製品原料魚となった）。昭和9年頃から魚価は上昇傾向となり、13～16年は急騰している。

3. 機船底曳網漁業の誕生と西漸

本章は、機船底曳網が誕生する大正2年から漁法が2艘曳きへと進化し、漁船が急増する大正11、12年までを対象とする。

以西底曳網に先行し、以西底曳網と関係する汽船トロールとレンコダイ延縄について簡単に述べておく。汽船トロールは明治41年に始まり、その高い効率性ゆえに各地にトロール会社が乱立した。沿岸漁業との対立から大臣許可漁業にされるとともに沿岸域から閉め出され、漁場は東シナ海・黄海に限定された。また、過当競争の結果、経営不振に陥ったが、第一次世界大戦で船価が暴騰するとトロール船のほとんどが売却されて、消滅状態となった。それを機に政府は資源保護と過当競争防止のために許可隻数を70隻に限定した。戦後、船価が下落してトロール漁業が復興し、大正12年には制限隻数の70隻に達した。大戦後のトロール漁業は共同漁業（株）が支配するようになった。漁業根拠地は下関（共同漁業は後に戸畑へ移動）を中心に長崎、福岡（博多）の3港である。その頃、機船底曳網が大挙して東シナ海・黄海に進出してくる。

一方、明治中期に徳島県人がタイ釣りで玄界灘へ出漁するようになり、次第に漁場を西漸、南下して、レンコダイを対象とする延縄に変わった。明治42年頃に動力船による母船式操業が確立した。レンコダイ延縄の漁場は、五島列島の宇久島や福江島の西沖で、漁業根拠地も北松浦郡（北松）大島村の山（現平戸市大島町）から宇久島、小値賀島、福江島・南松浦郡（南松）玉之浦村（現南松玉之浦町）へと南下している。第一次世界大戦中には、魚価の暴騰と汽船トロールが消滅状態であったことから全盛期を迎えた。母船は50～70トン・70～80馬力で、伝馬船を10隻ほど搭載し、乗

組員は40人ほどであった。漁場は朝鮮沖から東シナ海全域に拡大した。玉之浦根拠は約80隻で、長崎の魚問屋から仕込みを受け、漁獲物を長崎へ水揚げした⁽¹⁾。第一次世界大戦後は魚価の低下と汽船トロールの復興で窮地に陥り、その頃、台頭してきた機船底曳網に転換する。

1) 機船底曳網漁業の誕生と西海漁場への進出

機船底曳網は大正2年に島根県と茨城県で発生し、島根県発祥のものが以西底曳網へと発展する(以下、島根県船という。漁船は出雲船、出雲型と呼ばれる)。大正2年、島根県八束郡片江村(現松江市美保関町)の渋谷兼八⁽²⁾らによって機船底曳網が創始された。渋谷は島根県水産試験場が明治45年に行った機船底曳網試験に従事しており、その有望性を悟って動力船(8トン・12馬力)を建造し、共同経営で着業したのである。大正4年には発動機関が電気着火式から注水式焼玉機関(スウェーデンのポリンダー社型)に代わった。注水式焼玉機関は、電気着火式に比べて、構造が簡単で、取扱いも容易であり、また、燃料が灯油より安い軽油を使い、燃料効率も高いことから機船底曳網の拡大を促進した。さらに大正6年に動力巻き揚げ機(ウィンチ)が考案され、揚網過程の動力化が実現した。

漁場は西漸し、大正8年には長崎県下に入った。その年の秋、五島沖で2艘曳きの試行に成功した。巻き揚げ機の考案と並んで画期的な出来事であった。2艘曳きは一定の間隔を保ちながら航走するので、網口が広がり、漁獲性能は格段に向上した。また、2艘曳きは曳網力が強く、遊泳力の高いヒレコダイ(地方名チコダイ)、レンコダイ、マダイなど上物が多く漁獲できるようになった。

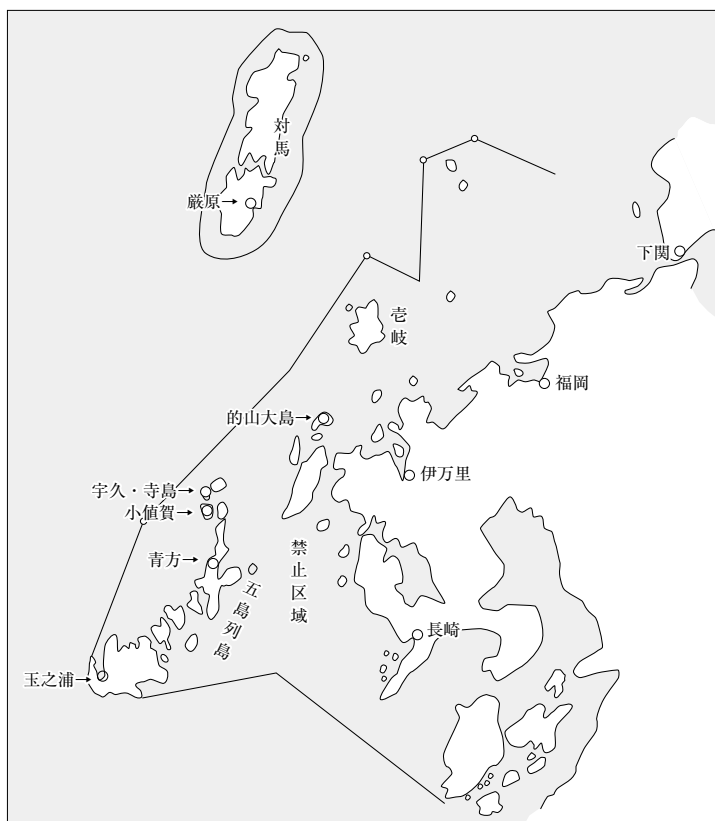
大正9年には片江村の機船底曳網は29隻に増えて、根拠地を福岡市や下関市に移していた。渋谷も同志5人と合名会社・島根組を結成し、事務所を福岡市に置き、長崎県大島村的山港を根拠とし、漁船4隻(15トン・20馬力)、運搬船1隻を経営した⁽³⁾。島根県は大正8年に水産助成機関として島根県水産(株)を設立し、翌9年に福岡に出張所を置き、島根県各地の機船底曳網漁船を的山港に集結させ、漁業指導と併せて的の山港から博多への鮮魚運搬事業を行った⁽⁴⁾。島根県の出漁船は、大正10年には100隻を超える。

一方、大正9年には同じ海域で操業していた徳島県人の母船式レンコダイ延縄からこの底曳網に転換する者が現れた(以下、徳島県船という。阿波船、阿波型と呼ばれる)。2艘曳きの成功の噂を聞いた徳島県人が地元の機船底曳網を携えてこの海域に進出、レンコダイ延縄の拠点であった玉之浦を根拠地にして2艘曳きを開始した。同地のレンコダイ延縄漁業者も続々と2艘曳きに転換するようになった。

そうした中、長崎の魚問屋・山田商店(山田屋、山田漁業部ともいう。経営主は山田吉太郎)は、汽船トロールの漁獲物の販売を手がけ、大正6年からレンコダイ延縄への仕込みを行いながら、レンコダイ延縄を経営した。大正11、12年にレンコダイ延縄漁船を機船底曳網漁船16組に改造して、レンコダイ延縄からの転換を率先すると同時に、一躍、大手機船底曳網経営体となった⁽⁵⁾。

また、鮮魚仲買で経営基盤を確立した下関の林兼商店は、大正5年から漁業生産に乗り出すとともに五島での鮮魚買付けのために小値賀(五島列島北端)に五島支部を置き、玉之浦、荒川、青方、宇久・寺島などに出張し、小値賀では機船底曳網(1艘曳き)の漁獲物、玉之浦ではレンコダイ延縄の漁獲物を買付け、下関へ運搬した。大正9年に宇久・寺島で島根県益田地方の漁業者と共同で機船底曳網漁船を建造(16トン・25馬力)し、初めて経営に参画した。途中で、2艘曳きを試み、好成績を収めている。翌年には寺島に集結する漁船が急増し、漁船の大型化が始まった。玉之浦ではレンコダイ延縄からの転換者が現れるようになり、本格的な仕込み融資(漁獲物の販売権を得ることを条件に漁業用の石油、氷、食料などの資金を融通する)を行なうようになった。その大正10年に

図7 機船底曳網漁業の主要根拠地と禁止区域



林兼商店は長崎に事務所を構え、休業中の問屋株を借りて問屋業務を開始した。在地問屋より有利な条件を提示して短期間のうちに多数の契約船（漁船漁具を船頭に貸与し、その資金を皆済したら所有者名義を切り換える条件の船）を獲得した。大正11年、五島の買付け・集荷基地を宇久・寺島から五島列島南端の福江島・玉之浦村荒川に移した。寺島港が、大型船が増えて狭隘になったこと、発動機関が注水式なので多量の清水を必要としたこと、漁場が南下して男女群島、東シナ海に拡大したことによる⁽⁶⁾。

大正12年にはレンコダイ延縄からの転換が相次ぎ、長崎県下を根拠とする機船底曳網は500隻を超えるまでになった。

2) 機船底曳網漁業取締規則の制定と操業

(1) 機船底曳網漁業取締規則の制定

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、各府県は取締規則を制定し、禁止区域を設定するなどしていたが、府県ごとの取締規則では限界があり、大正10年9月、全国统一した取締りのため機船底曳網漁業取締規則が制定された。この制定により該漁業を知事許可漁業とし（根拠地を置く府県の許可。他府県の海面においても操業ができる）、全国统一の禁止区域を設定した。図7は、長崎県下の禁止区域と主な漁業根拠地を示したものである。禁止区域は島や岬を結んだ線の内側で、対馬は沿岸6カイリとしている。しかし、取締機関がなく、効果は限られた。知事許可が乱発され、膨張を抑制することができなかった。また、同規則の発布に際し、汽船トロールとの競合を避ける目的で50トン以上の大型船の許可には農商務省と打合せのべきだとして、大型船の建造を抑制した。

(2) 機船底曳網漁業の操業

大正12年の長崎県下の機船底曳網に関する水産講習所（現東京海洋大学）学生の漁業実習報告書がいくつか残っている。それによると、機船底曳網は20トン未満・40馬力以下で近海操業するもの（多くは島根県船）と50トン・70馬力位で沖合に出漁するもの（多くは徳島県船）とに分かれる。後者にはレンコダイ延縄漁船を改造して50トン以下としたものが多い。

長崎県の許可隻数は587隻で、根拠地別では、長崎港214隻、対馬の巖原港111隻、竹敷港23隻、浅藻港7隻、北松の的山港75隻、笛吹港21隻、寺島港18隻、神浦港13隻、平戸港10隻、柳村港10隻、南松の玉之浦港48隻、その他11港37隻となっている⁽⁷⁾。別の報告書では壱岐の勝本港、郷ノ浦港、芦辺港、南松・青方村の奈摩港、網上港も根拠地として挙げている。長崎県以外では、下関約200隻、福岡40隻とする報告書もある。

このように、漁業根拠地は漁場に近い長崎県が圧倒的に多く、しかも五島列島、対馬、壱岐、北松・平戸方面と各地に分散している。漁獲物の販売や必要資材の調達のために運搬船を用いるか、流通業者に依存することが多い。一方、流通拠点である長崎、福岡、下関を根拠とするものも多い。漁業根拠地は、季節的出漁ということもあって流動的であった。漁船が大型化して周年操業が可能となると、定住化が進み、次第に漁場との距離よりは流通拠点となる大漁港へ集中するようになる。

根拠地により漁場、航海日数が異なり、長崎港は30トン・40馬力で1航海が10日、主に東シナ海を漁場とする。佐世保港、的山港、寺島港、神浦港、小値賀港、巖原港、浅藻港、奈摩港は14～16トン・25～30馬力で近海操業、玉之浦港は19トン・35馬力でやや大型化している⁽⁸⁾。

漁期は9～5月の9ヵ月が普通で、6～8月の3ヵ月は休漁し、漁船の修繕や乗組員の休養に充てる。的山港根拠（20トン未満、40馬力の島根県船）の場合、1航海は2～3日、1日3～4回投網する。漁獲物は的山港で運搬船に積み替え、福岡や下関へ運ぶ。運搬船は漁業者が所有する場合や漁業者が組合を作って組合が運搬船を建造し、これに委託するが多いが、流通業者が的山港で漁獲物を買うか委託を受ける場合もある。運搬船は石油、水、食料品などを福岡、下関から購入してくる⁽⁹⁾。

(3) 機船底曳網の発達理由と性格

機船底曳網が急速に発展した理由、背景として、前述した技術革新の他に、次の点があげられる。第一に、魚価が高水準にあったことと機船底曳網の生産性が高いことがあげられる。第一次世界大戦中、汽船トロールが消滅状態となったことで鮮魚の供給力が低下し、その間隙を縫うようにレンコダイ延縄が隆盛し、機船底曳網の誕生と発展を支えた。大戦後、魚価は低下傾向となり、レンコダイ延縄は汽船トロールが復活して圧迫された上、熟練労働力の不足、海難リスクが高いことから敬遠されて、生産性が高く、漁撈作業も簡単な機船底曳網へ転換した。

第二は、先行した汽船トロールが構築した漁獲物の大量流通システムがあり、関連産業が集積する下関、福岡、長崎を流通拠点とすればよかったことである。漁獲物は氷蔵し、貨車で大消費地の京阪神方面へ出荷された。ただ、機船底曳網は汽船トロールと違って、漁業根拠地が漁場近くに分散しており、流通拠点の下関、福岡、長崎へは直航するか、運搬船に積み替えて運んだ。

第三に、漁船漁具、操業経費の調達には、大量流通を担った魚問屋による仕込み制度が発達していた。問屋の関与の程度は、下関と長崎では違いがあった。下関は朝鮮や汽船トロールから大量の鮮魚が入荷しており、根拠地が西漸している機船底曳網（島根県船）への仕込みには消極的であった（ほとんどは、漁業根拠地にまで買付けに行かなかった）。長崎はレンコダイ延縄に対して仕込みをしていたこともあり積極的であった。鮮魚仲買・問屋のうちでも下関の林兼商店は、各漁業根拠地から積極的に買付け・集荷を行うとともに、長崎に進出して問屋業務を営み、仕込みを本格化している。

機船底曳網の発展には島根県船と徳島県船という2系譜があり、両者の性格も異なる。島根県船の多くは、資金不足もあって小型船であり、漁場は西海漁場、市場は下関、福岡への依存度が強く、経営形態は共同出資、共同就労という共同経営体であった。他方、徳島県船はレンコダイ延縄からの転換が主流で、漁船は大きく（大型船の規制で、漁船を50トン以下に小型化して参入）、漁場は東シナ海、漁獲物は長崎に向けられた。個人経営で、長崎魚問屋からの仕込み資金も多い。

問屋経営でも、そのほとんどが島根県人や徳島県人による操業であり、基本的な性格を受け継いでいる。

4. 以西底曳網漁業の発展

本章では、漁船が急増する大正 11、12 年から昭和恐慌期までの発展過程を扱う。

1) 新規許可の停止と漁業の動向

(1) 新規許可の停止

大正 13 年 10 月に水産局長通牒により東経 130 度以西で操業する機船底曳網の新規許可停止が伝えられた（この時から以西と以东が区別されるようになった）。東シナ海・黄海では汽船トロールには隻数制限があり、機船底曳網が激増して生産性が漸減傾向となった、タイ類の減少も顕著である、というのが理由である。汽船トロールの覇者となった共同漁業（株）がその権益を守るために政治的圧力をかけたともいわれる。ただ、局長通牒は島根、山口、九州・沖縄各県知事宛に出されたが、既に希望者には一通り許可が与えられた後であったし、また、許可権限が知事にあるため、抑制効果はなく、以西底曳網の許可はさらに増加して、大正末に 600 隻を、昭和初期に 800 隻を超えた⁽¹⁰⁾。

(2) 漁業の動向

大正 10 年当時の島根県船は平均 15 トン、乗組員 6、7 人、航海日数 5～7 日であった。その後、2、3 年のうちに無注水式焼玉機関が普及し、40～45 トンの船も建造されるようになり、乗組員も 9 人前後に増えた。また、大正 13 年には底曳網で初めて無線機を装備する船が現れた。網地はそれまでの綿糸から耐久力に優れているマニラトワインが使われ始め、2、3 年後には全船に普及した。

島根組は大正 11、12 年に漁船を 40～50 トン・50～60 馬力に改造して以西漁場に進出した。しかし、コレラの流行による休業、漁船の座礁や渋谷の負傷があり、昭和 3 年に倒産した。新興資本が戦後不況下で倒産した経営体の許可を買い入れて以西底曳網経営に進出した。

一方、大正 10～13 年に徳島県のレンコダイ延縄船が大挙して以西底曳網に転換した。その技術的背景は、2 艘曳きの成功と発動機関が注水式焼玉機関から無水式焼玉機関に転換したことである。従来の注水式は、焼玉の過熱を防ぐための注水が負担となってきた。高馬力化につれて清水の必要量が多くなり、清水の量で航海範囲が制約を受けるし、不純物によるシリンダーの摩耗が問題となった。また、燃料の消費量が増えたうえに軽油の価格が暴騰した（第一次世界大戦前の 5 倍）ことで、無水でかつ低価格の重油使用の発動機関が求められるようになった。大正 10 年に無水式のボリンダー型が輸入され、国内メーカーも競って製作するようになった（名称も無注水式ボリンダー型発動機、無水式発動機、セミディーゼルと称え、後には単に焼玉機関と呼ばれるようになった）⁽¹¹⁾。

林兼商店は、大正 13 年には個人商店から株式会社となり、長崎の事務所を支店とした。同時に以西底曳網の新規許可停止を受けて、契約船を直営へと切り換えている。不況下で魚価が低下し、経営が困難になっていたため、この切り換えはスムーズに進行し、下関本店は昭和 4 年には契約船はなくなり、直営船だけとなった（長崎は契約船も多く残った）⁽¹²⁾。契約船と直営との違いは、問屋から漁船を預かる船頭が将来独立することができる約定があるかないかである。

大型の機船底曳網は、大正 11、12 年頃は五島・玉之浦港を根拠とする者が多かったが、13、14 年頃より根拠地の中心は長崎へ移り、15 年に徳島県九州出漁団組合が結成された。大正元年にレンコダイ延縄漁業によって結成された徳島県九州出漁団を再編成したのである。玉之浦と長崎に下部組織が作られた。

漁獲物は、大正末から昭和初期にかけて、レンコダイ中心からねり製品原料魚中心に変わった。第一次世界大戦後の経済不況も重なって魚価は大幅に低下し、経営難となり、漁業者の階層分解が進行している。「昭和二年頃ヨリハ左シモ各地市場ヲ賑ハシメタル連子鯛モ漸ク其ノ数ヲ減ジ……盛時雑魚一、連子鯛二・六四ノ比ナリシモノガ昭和二年ニハ雑魚一二対シ連子鯛〇・九四トナリ昭和

五年ニ至ッテハ実ニ雑魚一ニ対シ連子鯛〇・四一ニ低下シ往時ノ割合ヲ転倒シ……之カ為事業ノ経営ハ非常ナル困難ニ陥リ転廢業続出シ従来資本家ノ手ニ限ラレタル事業ノ許可ハ自カラ乗船シテ出漁スル個人業者ノ手ニ移ルニ至レリ」⁽¹³⁾。

2) 操業と経営

大正12年頃の経営形態をみると、下関では機船底曳網に対してほとんど問屋が前貸し（漁船を担保として）するか、問屋が漁船漁具一式を揃え、信頼できる船頭（漁撈長）に貸し、漁獲物の販売権を得て、漁獲高の1割を金利として徴収した。それでもなお利益があればこれを積み立て完済すれば船頭名義に書き換える方法（契約船）をとった。長崎市の場合も信頼できる船頭に漁船漁具を貸し出し、かつ出漁ごとに燃料、食料など一切の仕込みをして出漁させる。乗組員はすべて船頭が雇い入れる。漁獲物の販売権を得て水揚げ高の1割～1割5分を利子として徴収する。航海ごとに清算をする。船頭の利益があれば「内入金」として納入させ、皆済の場合に漁船所有名義を書き換える。これは下関と同じであった⁽¹⁴⁾。

しかし、魚種構成の悪化、魚価の低下、経営不振で問屋の仕込み支配から自立する船主は少なかった。

表1は、大正11年頃の機船底曳網の起業費と漁業経費をみたものである。左欄の2例は、主流

表1 機船底曳網の起業費と漁業経費

大正11年頃、2隻分、単位：円

	資料① 19トン 30馬力	資料② 49トン 60馬力	資料③ 下関市	資料③ 長崎県 65馬力
起業費 計	18,499	42,255		
船体	9,000	20,000		
石油発動機	7,800	12,600		
巻き揚げ機	600	1,200		
木製ワイヤー巻き	40	120		
網	405	2,240		
ロープ類	630	1,197		
鉄鎖	24	54		
その他		5,444		
	1月 20日出漁	1航海 15日		年間 21航海
漁業経費 計	2,915	3,121	30,096	49,773
石油・マシン油	1,062	1,244	12,294	28,356
灯油・カーバイト	25	138	—	—
氷	315	532	—	5,670
水	15	21	—	226
船体・機関修繕費	92	280	3,200	2,000
漁具費	446	600	2,010	5,500
乗組員給料	505	—	5,040	3,360
食料	98	106	1,848	2,880
陸上経費	215	—	—	—
消耗品、他	110	200	5,702	1,781

資料：資料①は、間中武男他5名「長崎県下手繰網漁業調査復命書」（大正12年11月）、

資料②は、荒川寛・服部繁次「長崎県下式艘曳機械手繰網漁業調査報告書」（大正12年12月調べ）、ともに水産講習所学生の漁業実習報告書で、東京海洋大学図書館所蔵。

資料③は、日本勧業銀行調査課「水産金融ニ関スル調査」（大正12年12月）159～161頁。

注：19トン型（14人乗り）は月20日出漁分の経費、固定給と歩合給の併用で、歩合給は別になっている。

49トン型は1航海15日分の経費で、歩合給のみ。

資料③の下関市と長崎県の例は年間の漁業経費。下関市の例の収入は56,946円。

合計が合わない場合もそのままとした。円未満は四捨五入した。

の船型である19トン型（島根県船）と49トン型（徳島県船）の例で、船型によって起業費、漁業経費の差が大きい。起業費の内訳では、船体、発動機関の購入費が高い。漁業経費（直接、漁撈に要する経費を大仲経費というが、賃金を含める場合があるので、漁業経費とした）は、一方は1ヵ月分、他方は1航海分で示されているが、どちらも石油・マシン油が最大費目で、漁業経費の約4割を占めている。乗組員給料は、19トン型は固定給と歩合給の併用で、月給は船長と機関長が50円、その他が20円ほどで、歩合給は漁獲高が3,000円を超えると漁獲高から漁業経費を引いた差額の2割を配分する（配分方法は船によって異なる）。49トン型は歩合給だけで航海ごとに支払われる。漁獲高から漁業経費を引いた差額を船主6、乗組員（船頭）4の割合で配分（大仲歩合制という）し、乗組員間では漁撈長（船頭）、船長、機関長は1.5人分、油差し、水夫長は1.2人分、漁夫は1人分で配分する。月給と歩合給を併用する場合もある⁽¹⁵⁾。

右欄の下関市の例は19トン型、長崎県の例は49トン型に相当するとみられる。年間の漁業経費は19トン型が3万円、49トン型が5万円で、それだけで起業費を上回っている。

昭和4年当時の下関根拠の機船底曳網の賃金形態は、固定給のみが45%、固定金と歩合給併用が40%、歩合給のみが15%の割合であった⁽¹⁶⁾。

昭和4年頃の長崎市の以西底曳網の所有状況は、山田吉太郎（山田商店）60隻、林兼商店70隻、森田友吉（森田屋）30隻、高田万吉20隻、平漁組20隻、宮永卯三郎8隻、藤中新七8隻、計220隻弱、この他に20隻位は小経営者がいた。このうち、山田、林兼、森田、高田、宮永は問屋か問屋業務をしている。高田は徳島県人のリーダーの1人で、唯一、問屋業務も行った。大正11、12年以降、短期間のうちにこれだけの漁船を建造（倒産した経営体の船の買収を含め）し、徳島県人船頭に貸与し、契約船、直営船としている。

大正14年頃迄はかなりの漁獲があったが、次第に不漁となり、漁場も東シナ海を徐々に南下した。1航海は20日前後、年13航海であったが、昭和3、4年では1航海24、25日、年10航海となった。漁獲高から1割の問屋手数料と仕込み代金を引いて問屋6、船頭4の割合で配分する。1航海4,500円程度の漁獲があれば、仕込み金は2,000円内外なので、配当はまずまずとみられるが、大正13、14年頃は漁獲が8,000円もあって高収益が得られたものの、昭和2年は3,500～3,600円で航海ごとに欠損状態となり、独立の可能性が遠のいた⁽¹⁷⁾。

3) 経営事例－林兼商店の以西底曳網－

林兼商店はもともと経営リスクを分散させるために多角経営を行っており、昭和3年当時の資本金は1,000万円で、事業部門は鮮魚部、漁業部（曳網漁業、定置漁業、巾着網漁業他）、製氷冷蔵部、商事部（船具漁網部、製材製函部、石油部を合併）があった⁽¹⁸⁾。大正後期における投資活動は運搬船の大型化や大型冷蔵庫の建設と並行して、漁業では定置網や底曳網に重点が置かれた。以西底曳網では、長崎に重点を置きつつ、下関でも経営し、大正14年には渤海のタイ漁に出漁したり、台湾に進出した。

昭和3、4年の機船底曳網の経営状況をみておこう⁽¹⁹⁾。昭和3年度上半期（2～7月）の機船底曳網は長崎33組、下関10組、台湾4組であった。内地では49トン・90～110馬力が中心であるのに対し、台湾では95トン・140～150馬力の大型船である。「曳網漁業ノ漁獲物ハ漸次減ノ傾向アル為メ一般手繰網漁業者ハ収支相償ハサルモノアルニモ不拘当社ニ於テハ漁業組織並ニ漁獲物処理法ノ改善、漁具、注油器ノ改良ヲナシ漁業能率ノ増大ヲ図ルト共ニ之レガ販売ヲ有利ニ導キ経費ノ節減ト相待チテ予期ノ成績ヲ収メ得タ」。

昭和4年度上半期（2月～7月）は、「機船底曳網漁業ハ其ノ漁獲物ニ於テ梢減収ノ傾向アリ且ツ

夏季ニ至リテ魚価ノ低落甚シカリシモ能率増進ノ手段トシテ漁具改良、碇泊時間ノ短縮、夜間操業ノ研究等ヲ励行スルト共ニ漁獲物ノ処理法ニ付テモ諸種ノ改善ヲ決行シタル結果ハ能ク前述ノ欠陥ヲ補ヒ得タルノミナラス寧ロ前年ノ同期ニ比シ利益ノ増収ヲ見タリ」。

昭和4年度下半期（8月～翌年1月）の機船底曳網は下関10組、長崎25組、台湾10組、朝鮮5組となった。「中古船ノ改造優秀経済船ノ建造、乗組員ノ練達トニテ魚価ノ下落ヲ超越シ寧ロ前年以上ノ成績ヲ見（た）」。

このように機船底曳網は長崎が中心であるが、長崎根拠船の一部を割き、また新規許可を得て植民地（台湾、朝鮮）での隻数を増やしている。魚価の低落で、他の経営体が経営不振に陥っている中、林兼商店は多角経営の強みを発揮して漁船漁具、漁業組織、操業形態、流通方法の改善によって経営の安定を保っている。

5. 昭和恐慌期以降の以西底曳網漁業

本章は、昭和恐慌期から日中戦争までの期間を対象とする。

1) 機船底曳網の規制

大正末からタイ類の漁獲が減少したので、漁船を大型化して漁場を拡大し、ねり製品原料魚の漁獲を増やすためにトン数制限の緩和・撤廃を求める声が高まった。以西底曳網漁船の大型化に反対していた共同漁業も以西底曳網を兼業するようになったことで立場も変わり、ディーゼル漁船の登場もあって、昭和4年12月の水産局長通牒で許可トン数の範囲内で大型化を認める方針を示した。そして翌5年9月に取締規則を改正した。複数の許可船を合併して大型船を建造するので、多くの許可船をもつ企業から漁船の大型化が進む。こうして昭和恐慌期に以西底曳網の大型化・高馬力化が進展することになった。

昭和7年3月、以西底曳網の許可に関して、これまでとは反対に沿岸域への侵犯防止、安全性の確保を理由に30トン未満の代船は許可しない、馬力は許可トン数の2.5倍以内に制限されることになった。さらに、昭和8年から機船底曳網の許可権限を知事から大臣に移した。機船底曳網による禁止区域侵犯などに対し、昭和恐慌で疲弊した沿岸漁業者との紛争が頻発し、地方長官による取締り強化も実績があがらなかったことによる。特に以東底曳網が焦点になった。

2) 漁業の動向

(1) 漁業の動向

昭和4、5年に50トン以上の船の建造が許可されるようになったため、平均トン数はさらに増大し、鋼船も出現するようになった。一部には冷凍機や無線電話を備える船も登場している。ディーゼル機関を備えた底曳網船は大正末に登場し、漁船の大型化、高馬力化、鋼船化を牽引した。

鋼製ディーゼル漁船が登場したのは大正11年のことで、当初はほとんどがカツオ・マグロ漁船であり、発動機関は新潟鉄工所製であった。大正13年に台湾の蓬萊水産（株）の底曳網漁船に、14年に下関の豊洋漁業（株）の底曳網漁船にディーゼルエンジンが据え付けられた。ともに共同漁業の子会社である。その成績が良かったことからその後、林兼商店、日東漁業（株）の漁船にも普及し、200馬力のものも登場した。昭和2年に共同漁業が日本で最初のディーゼルトロール漁船を建造している⁽²⁰⁾。共同漁業による汽船トロールの技術革新が以西底曳網に応用されることが多いが、ディーゼル化については以西底曳網の方が先行した。

下関と長崎の機船底曳網の状況を見ておこう。昭和6年の下関市の機船底曳網は66経営体、196

隻で、うち 30 トン以上は 22 経営体、92 隻。50 トン以上はわずか 5 隻で、半数は 10 ～ 20 トンであった。このうち所有隻数が多いのは、林兼商店 28 隻、平野商店（問屋）22 隻、長井貫吾 14 隻、市河元次（鉄工所経営）14 隻で、この他、奥田漁業部・角輪組 3 隻、扶桑漁業（株）（後、共同漁業が合併）6 隻、西宗商店（問屋）4 隻、櫛谷商店（問屋）5 隻、古屋勇蔵 7 隻などである⁽²¹⁾。問屋では、林兼商店に次いで平野商店が多いが、所有は名義上のことで、平野商店は経営にはタッチしていない。下関の魚問屋は以西底曳網の経営に消極的であったなかで、企業化に積極的な西宗商店（現地では西村商店、西村漁業、西村洋行を名乗った）は大正末に台湾と中国・青島に進出し、機船底曳網を始める。台湾では昭和恐慌期に共同漁業に経営を委託、さらには漁船を売却している。また、造船技師から鉄工所経営をしていた市河元次も大正末に以西底曳網経営を手がけ、昭和 6 年には 14 隻（自社で建造）経営となった。青島でも鉄工、造船、漁業、商事を営み、西宗商店の機船底曳網の経営も請け負っている⁽²²⁾。

昭和 11 年の山口県の機船底曳網漁船は 95 経営体、256 隻、うち下関市は 42 経営体、167 隻となっている。昭和 6 年に比べると下関市の経営体、隻数が大幅に減少している。山口県全体に占める下関市のウェイトは高いが、とくに 35 トン以上の漁船（以西漁場で操業するとみられる）187 隻のうち 138 隻、50 トン以上 72 隻のうち 70 隻が下関市に集中している。昭和 6 年に比べ、大型船が増え、なかでも 50 トン以上船が急増した。ちなみに、35 トン以上の漁船が多い市郡は、下関市以外では都濃郡（瀬戸内海側）と萩市で、都濃郡から関東州や青島へ出漁したものがあつた⁽²³⁾。

長崎市では、昭和 10 年頃は、林兼商店 80 隻（機船底曳網直営 34 組、契約船 6 組の他アマダイ延縄直営 3 隻、契約船 20 隻、カジキ延縄直営 1 隻、契約船 5 隻）、山田吉太郎 21 隻、高田万吉 20 隻、森田友吉 8 隻、藤中新七 8 隻、宮永卯三郎 4 隻となっている。昭和恐慌期以前と比べて、林兼商店は隻数を増やし、アマダイ延縄（対象はレンコダイが減少してアマダイに転換）を独占するようになった。山田、森田、宮永の問屋は隻数を減らし、アマダイ延縄から撤退している。とくに山田、森田は大幅に縮小している。徳島県人の高田と藤中は隻数を維持した。

この期の長崎県の機船底曳網は 358 隻で、うち大型船（50 トン・80 馬力以上）は 295 隻、小型船（20 ～ 30 トン・50 馬力以下）は 63 隻であった。大型船は長崎港 211 隻、玉之浦約 90 隻、小型船は南松・青方村 24 隻、北松・大島村 21 隻に分かれ、北松・小値賀は大型船 5 隻、小型船 7 隻が同居していた⁽²⁴⁾。

山田吉太郎の隻数が大幅に減少したのは、弟・鷹治と所有名義を分けたこと、隻数を減らして 90 トン級の鋼製ディーゼル船を建造したことによると思われる。鷹治の方も兄と同様、大型船に切り換え、下関の日東漁業（株）に経営を委託している。また、鷹治が社長を務める長崎合同運送（株）は、収益の低下を補うために昭和 9、10 年に 96 トンの鋼製漁船を建造し、これまた日東漁業に経営を委託し、会社の増収に寄与している⁽²⁵⁾。なお、昭和 10 年頃の山田商店は、問屋の他に漁業部、石油部、船具部、製函部、乾魚部、鉄工部があり、自給体制を整えている⁽²⁶⁾。

（2）根拠地の移動と徳島県九州出漁団組合の再編

昭和 9 年から五島・玉之浦から福岡市への根拠地の移動があつた。以前から福岡水揚げが行われていたこと、漁場が遠隔化して漁場との距離の重要性が薄れたこと、魚の販売出荷、漁船の修理、漁業用資材の調達に便利な都市漁港が注目されるようになった。福岡市では福岡漁港の建設と徳島県九州出漁団の誘致が進められた。出漁団の誘致は福岡市だけでなく、伊万里市や佐世保市も運動し、長崎県は引き留め工作に動いた。福岡移転は昭和 9 ～ 11 年に、伊万里と下関への移転は 10、11 年に行われた。伊万里港へは船主 9 名 9 組が移転した。製氷所は町と船主が折半して出資して設置した。漁獲物はたいてい福岡に持っていった⁽²⁷⁾。

昭和 10 年に徳島県九州出漁団組合は徳島県九州出漁機船底曳網漁業水産組合に改組された。徳

島県に本籍がある船主の組合で、組合員は75人、所属漁船は211隻である。長崎市に組合が置かれている。船籍地は根拠地の移動もあって長崎県100隻、福岡県88隻、佐賀県9隻、山口県14隻に分散している。長崎県遠洋底曳網水産組合（大正15年設立）は徳島県に本籍がある船主が抜けたので、組合員は65人が15人に、漁船数は300隻が125隻に減った⁽²⁸⁾。

（3）流通改革

昭和恐慌期に鉄道運賃が重荷となって、船舶で漁場または根拠地から消費地市場へ直送することが増えた。共同漁業も水産物流通を日本水産（株）に集約し、その日本水産が全国流通ネットワークを形成し、鉄道輸送だけから運搬船、自動車輸送を加えた複合的な体系とした。こうして流通経費を抑え、有利な市場選択が可能になった。

徳島県九州出漁団組合は昭和恐慌期に大阪へ直接出荷するとともに、昭和7年福岡に、8年下関と大阪に荷捌き所を設置した。出漁団組合は総合商社と提携して外資系資本による石油の地域独占を打破し、全国市価の3～4割で購入できる体制を築いた。燃油購買事業と前後して製氷の共同購入へ、さらに氷の自給へと向かった。昭和4年に玉之浦村（荒川）、6年に長崎市に製氷工場を創設し、それによって氷価を半分以下に引き下げた。出漁団組合の事業運営で中心的な役割を果たしたのは、増田茂吉である。増田は郷里で町長、県会議員に選出される政治家であり、以西底曳網については会社の設立（固定給を基本としたため失敗）、都市銀行から漁船建造費の融資を引き出したり、製函事業を始め、さらに製氷所の社長となった。また、三井物産と提携して石油商を手広く展開した。中小底曳経営層による漁業用資材の自給、価格の引き下げ努力は下関や福岡でも行われた。下関では生産者直営の製氷所ができた。福岡でも移転組が製函会社を作り、鉄工所を設立した⁽²⁹⁾。

3）操業と経営

長崎の場合、周年操業は2割未満で、多くは7月中旬～9月中旬は休漁する。漁場は4～7月は揚子江河口沖、9～12月は揚子江河口南、12～3月は済州島付近及びその南で、1航海は平均3週間、年間11～13航海であった⁽³⁰⁾。

昭和4年頃、共同漁業が船内急速冷凍機を備えたトロール船で開発した黄海のコウライエビ漁場に昭和恐慌後、大型の以西底曳網船（無線と冷蔵魚倉をもつ）を建造した豊洋漁業、日東漁業が参入し、冷蔵運搬船を所有していた林兼商店も加わった⁽³¹⁾。

表2は、昭和2年と12年、13年の機船底曳網の起業費と経営収支を示したものである。昭和2年の起業費をみると、同じ木造49トン・75～80馬力であっても、建造年などによって46～66千円と大きな差がある（表は林兼商店の例で66千円）。1航海あたりの漁業収入は、好況であった大正13、14年は13、14千円であったが、昭和2年には4、5千円に低下している（表では漁獲高4,600円から販売手数料500円を引いた4,100円）。漁業経費のうち燃料費が最も高いが、漁業経費に占める割合は24%で、表1の大正11年頃は約40%であったのに比べると大きく低下している。重油使用の焼玉機関に転換したことによる。漁業収入から漁業経費を引いた差額を船主6、乗組員4の割合で配分し、乗組員の間では24.2人分を20人で配分する。1人あたり平均36円である。船主配分のうち8%を船頭に与える。

大正11年頃と比べると、起業費は全般的に増加し、漁業経費は航海日数が長くなっているのに、かえって低くなっている。昭和12、13年については次章で述べる。

表2 機船底曳網の起業費と経営

	資料① 昭和2年 49トン 75馬力	資料② 昭和13年		資料③ 昭和13年 80トン鋼船 170馬力	資料③ 昭和12年 50トン木造 120馬力
起業費	66,000		起業費	220,000	64,480
船体	24,000		船体	120,000	30,000
発動機	28,000		機関	74,000	22,000
ウィンチ	1,200		漁具他	4,800	4,600
オイルタンク	1,400		船具他	1,200	1,200
船具代	2,400		その他	20,000	1,680
網具	7,000				
その他	2,000				
	1 航海分	1 航海分		年間	年 13 航海
漁業収入 (漁獲量)	4,100	12,000	漁業収入	112,900 582 トン	79,163 494 トン
漁業経費	2,300	3,486	漁業経費	59,230	32,370
燃料費	546	1,248	燃油・潤滑油	13,370	19,110
魚函	220	367	魚函	6,720	4,940
食料	220	138	漁具	6,860	-
水	405	266	船具	1,610	1,300
修繕費	150	86	給料・食料	14,490	-
船漁具	600	576	歩合給他	5,720	-
ロープワイヤー	-	550	修繕費	4,080	-
その他	195	253	その他	2,530	2,080
差引	1,800	8,435	差引	53,670	46,793
船主	1,080	5,061	船主	53,670	28,076
乗組員	720	3,374	乗組員	-	18,717

資料：資料①は角南貞雄他13名「長崎県下ニ於テ各種漁業調査演習」（昭和3年4月）、資料②は吉田成美・渡辺貢他2名「漁業調査報告書機船底曳網漁業」（昭和14年4月）で、ともに漁業実習報告書。東京海洋大学図書館所蔵。事例は林兼商店。資料③は『海外漁業資料整備書（下）』（昭和25年3月、水産研究会）393～395頁。
注：昭和12年の漁業経費は1航海20日の13航海分。船主配分の8%が船頭へ分与される。円未満は四捨五入した。一部数値を修正した。

4) 経営事例

(1) 林兼商店

前章に続き、林兼商店の昭和恐慌期の経営状況を示す（昭和7年下半期以後の決算報告書は事業内容については触れていないので略す）⁽³²⁾。下関本店、長崎支店、基隆（台湾）支店の機船底曳網、汽船トロール（本店のみ）が一括して記載されている。

昭和5年度下半期（8月～翌年1月）：「本店長崎支店及基隆支店所属ノ手繰網ハ本店専属ノ汽船トロール漁船ト共ニ高級魚族ノ減少トつぶし物ノ低落トニ伴ヒ従前ノ成績ハ之ヲ持続シ得サリシト雖尚相当ノ利益ヲ上ケ動モスレハ斯界不振ノ悲鳴ヲ耳ニスルノ折柄吾ハ或程度ノ自信ヲ得タ」。

昭和6年度上半期（2～7月）：「本店直属ノトロール漁業並手繰網漁業－利益ノ数字ヨリミレハ多少低下セリト雖モ……大約所期ノ成績ヲ収メタリ」、「長崎支店所属ノ手繰網漁業－中ニハ稀ニ見ル抜群ノ優秀船アリタルモ不良船モ相当アリ其上海難事故発生ノタメ予定益金ノ七割程度ニテ終リシ」、「基隆支店所轄手繰網漁業－益金カ僅々千数百円ニ過キサリシハ……総督府ノ許可船数カ漸ク出揃フニ連レ台湾島内消費ニ対スル生産過剰ノ結果」、としている。

昭和6年度下半期（8月～翌年1月）：「本店、長崎、台湾各所属ノ汽船トロール及ビ機船底曳網漁業ニ於テハ船舶ノ改良無線ノ整備ニ努メ漁獲数量ハ相当増加シタルモ大都市販売市場ノ制度変更ノ過渡期ニ際シ潰シ物ノ如キ特殊品ノ販売ハ殊ニ不利ニシテ予期ノ成績ヲ見ルヲ得サリシ」。

昭和7年度上半期（2～7月）：「本店直属ノトロール漁船及手繰漁業ハ従業員ノ努力ト無線装置ノ整備トニ連レ漁獲ノ数ト質トニ向上ヲ示シ一般魚価安ノ時代ニ拘ラス昨年ノ上半期ニ対スレハ……」（1隻平均）漁獲量、漁獲金額、利益が大幅に増加した。「長崎支店及基隆支店所属ノ手繰船ハ魚価安ト事故発生ニ禍サレナカラ尚能ク六万余円ノ利益ヲ得タリ」。

林兼商店長崎支店は、昭和10年頃には造船所、鉄工所、油槽所、水産加工場など関連事業を拡大し、自給体制を整備している。

（2）豊洋漁業（株）・共同漁業（株）

共同漁業は大正後期、機船底曳網の以西進出に対し、その発展を抑えようとしたが、それが不可能とみるや自らも機船底曳網経営に乗り出す。それは以西底曳網がトロールに劣らない収益性、生産性をあげるようになってきたからに他ならない。以西底曳網の企業化を牽引したのは七田末吉による豊洋漁業・日東漁業である。七田は大正8年、島根県船の西海出漁に触発されて機船底曳網を始め、大正14年、共同漁業と共同出資で豊洋漁業を設立した。創業時に機船底曳網では初となるディーゼル船（木造49トン・75馬力）を建造している。ディーゼル機関は無水式焼玉機関に比べると価格は著しく高いが、低燃費である。船型は50トン未満に制限されていたので、49トンとした。漁獲物販売は共同漁業に一任した。共同漁業が戸畑へ移転する時に共同漁業から離れて、日東漁業を創設する⁽³³⁾。

豊洋漁業は、昭和4年末に戸畑に移転し、9年に共同漁業に合併・吸収される。共同漁業は系列の関連会社を戸畑に集結、設立して、漁業から流通、冷蔵、加工、その他関連産業を集積する一大水産コンビナートとしたうえで、部門別に再編成し、経費の節減、付加価値の向上を図った。昭和12年に日本水産に統合される。

表3は、豊洋漁業（株）・共同漁業（株）の以西底曳網・トロール漁船の所有状況を示したものである（外地の関連会社の分を含む）。期間は、昭和恐慌を脱しつつある時期から日中戦争までである。

合計隻数は、以西底曳網は昭和8年は40隻ほどであったが、9年には70隻余に急増し、以後70

表3 豊洋漁業（株）・共同漁業（株）の以西底曳網漁船と汽船トロール漁船の所有状況

期間		第14回 S8.6-11	第15回 S8.12-9.7	第16回 S9.8-10.1	第17回 S10.2-7	第18回 S10.8-11.1	第19回 S11.2-7	第20回 S11.8-12.1
以西底曳網	75馬力木造（49トン）	4	1	1	1	1	1	
	100馬力木造（50トン）	5	4	2	-	-	-	
	100馬力鋼製（50トン）	5	5	12	11	11	15	
	120馬力鋼製	-	-	13	13	13	12	
	150馬力鋼製（72-80トン）	18	17	23	23	22	21	
	185馬力鋼製（88トン）	8	8	22	24	26	30	
	合計隻数 隻	40	35	73	72	73	79	71
合計トン数 トン			5,213	5,240	5,356	5,828	5,274	
船員数 人		355	694	846	800	843		
トロール	汽船 隻		45	45	44	44	48	48
	平均トン			239	237	237	240	240
	ディーゼル 隻		12	13	13	13	13	13
	平均トン			425	425	433	442	441
	合計隻数 隻		57	58	57	57	61	61
	合計トン数 トン		15,412	16,278	15,961	16,070	17,258	17,258
船員数 人		1,398	1,334	1,448	1,418	1,618		

資料：豊洋漁業（株）第14回営業報告書、共同漁業（株）第15回～20回営業報告書

注：第14回は豊洋漁業、第15回～20回は共同漁業（豊洋漁業を合併した）。第21回以降が日本水産（株）

船員数には予備船員を含む。

隻余を保っている。木造船が消え、全てが50トン・100馬力以上の鋼船となった。とくに、185馬力の大型船が徐々に増えている。トロール船はスチームが45隻、ディーゼルが13隻でほとんど変わっていない。漁船トン数も変わっていない。昭和恐慌を脱する時、以西底曳網に集中投資がなされ、とくに植民地での経営が強化されている。

以西底曳網は、小型船（木造、鋼製）を廃し、大型船を建造して置き換えつつ増やしている。許可トン数の枠内で大型化するためにスクラップ用の漁船を購入することも行っている。昭和8年現在の40隻のうち、建造年の古い5隻（100馬力）だけが焼玉機関で、残りはすべてディーゼル機関（新潟鉄工所製）である。

大型漁船への切り替えは、戸畑への移転に続き、関連会社との統合、事業部門ごとの再編とともに昭和8年下半期（6～11月）から始まった⁽³⁴⁾。「従来当社ニ於テ其ノ経営ヲ受託セル扶桑漁業株式会社所有船舶其ノ他ノ資産ヲ買収シ以テ統制ヲ図リ機能不十分ナル船舶ノ之ヲ繋船シ他ニ更生ノ策ヲ講ジ本来ノ漁業ハ優秀船第一主義ヲ以テ邁進セン……」とした。昭和9年下半期（8月～翌年1月）でも「漁業能率ノ増進ト業績ノ向上ヲ計ルニハ優秀ナル漁船隊ヲ整備スルノ得策タルヲ認メ手繰船中老齡ナル一〇〇馬力鋼船七隻ハ有利ニ処分スベク之ガ売船契約ヲ締結シー一〇〇馬力木船二隻モ大連ニ転籍シ汽船トロール船第三玉園丸ハ傍系会社蓬萊漁業公司（香港根拠）ニ貸船シテ漁業ニ従事セシメツツアリ」とした。老朽船の売却、大連、香港の子会社に転籍・貸与して再編成を図っている。

昭和11年上半期（2～7月）では、「当期間建造セシ漁船ハ一八五馬力大型手繰船五隻ニシテ何レモ台湾ヲ根拠トシテ操業ニ従事シ居レリ又一〇〇馬力小型手繰船四隻ヲ購入シテ手繰船ノ改造噸数増加ニ引当ルコトシテ、一五〇馬力手繰船八隻及ディーゼルトロール船三隻ノ船体ヲ引延シ船艙拡張ノ工事ヲ行ヒ其能率ヲ増進セシムルコトトセリ」。

この間、昭和8年には下関の扶桑漁業（株）（機船底曳網経営）、9年には台湾の子会社・蓬萊水産（株）（機船底曳網経営が中心）、台湾の西村漁業（株）（下関の西宗商店の現地法人で機船底曳網の経営を請け負っていた）を買収し、10年には関東州・大連に日満漁業（株）（機船底曳網経営の羽月商店を増資して改称）を設立した。昭和11年には香港根拠の子会社・蓬萊漁業公司（トロール経営）を買収している。

このように共同漁業は、底曳部門を統合して事業の合理化を進めると同時に、漁船を大型化し、各根拠地への再配置を行った。

（3）日東漁業（株）

共同漁業の戸畑移転を期して七田末吉は豊洋漁業を退き、大日本製氷（株）（共同漁業が転出して氷の需要先を失った）と提携して昭和6年5月、下関に日東漁業（株）を設立する。所有隻数は、昭和恐慌で倒産が続出し、許可価格や船価が低下していたことから、昭和6年度3組、7、8年度6組、9年度9組、10年度以降10組に増やしている。無線電信、冷蔵装置を備えた90トン級・185、225馬力（新潟鉄工所製）の最新鋭船である。ねり製品の需要が増大しており、それに向けた大衆魚を大量に漁獲する、船の安定性を増し、海難を防止する、漁場を拡大して経営を安定させるという経営方針に基づいている。日東漁業の「事業益金」（漁獲高から労賃を含む海上経費を引いたもの）は昭和6年度が7万円、7、8年度が20万円台、9年度が30万円台、10、11年度が50万円台、12年度が60万円台に飛躍的に伸長している。操業隻数の増加と魚価の回復・高騰による⁽³⁵⁾。日東漁業は、前述したように長崎市の山田商店、長崎合同運送の大型以西底曳網船の経営も請け負っている。

6. 戦時体制下の以西底曳網漁業

本章では、昭和12年の日中戦争の勃発から20年のアジア・太平洋戦争の終結時までの戦時体制期を対象とする。

1) 戦時統制

(1) 底曳網組合の戦時再編

昭和12年8月に沿岸漁業との対立、沿岸漁場の荒廃を理由に、機船底曳網漁業整理規則が発布された。全国の許可隻数約2,600隻を10年間で半減するというものであったが、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とどめられた。また、山口県のように以東と以西の両海面を操業区域とするものはどちらかの海面のみにする、とされた。この機船底曳網漁船整理規則は、戦争が長期化し、食糧難が深刻になると、昭和19年3月に廃止され、また、漁業生産の確保のために大臣許可を知事許可に戻すなど、機船底曳網に対する規制は逆行した。

昭和13年4月の国家総動員法の制定以降、経済統制が進められ、以西底曳網についても、昭和15年5月、山口県機船底曳網水産組合（所属船226隻）、福岡県遠洋底曳網水産組合（58隻）、長崎県遠洋底曳網水産組合（126隻）、徳島県九州出漁機船底曳網漁業水産組合（192隻）の4組合によって日本遠洋底曳網水産組合連合会が発足した。所属船は602隻。東京に出張所を設け、主として漁業用資材の配給に関する事務を管掌した。さらに、昭和19年9月に4水産組合及び連合会に代わって西日本機船底曳網漁業水産組合が設立された。組合員は137人で、実稼働漁船は193隻である。業務は機船底曳網の指導統制、漁業用資材の配給統制などであった。本部を東京に、支部を下関、福岡、長崎に置いた。新組合は発足したが、戦局はますます悪化し、支部事務所の焼失、漁船の損壊、漁業用資材の焼失など苦難の日々が続いた。また、東京大空襲で本部機能も麻痺状態となった⁽³⁶⁾。

(2) 物資統制

日中戦争による漁船・乗組員の徴用とともに、昭和15年から漁業用燃油と漁網綱、16年から漁船や漁船機関が配給統制となった。石油は、従来は1組1ヵ月1,200缶を使ったが、昭和13年5月から切符制となり、15年には600缶の配給となった。1缶の価格は安い時は40銭位であったが、15年は1円47銭となった⁽³⁷⁾。

他方、昭和13年10月の価格等統制令で労賃、物価等が統制されたが、これには生鮮食料品は含まれていなかったため鮮魚価格はその後も異常な高騰を続けた。鮮魚に公定価格が設定されるのは昭和15年9月のことである。昭和16年4月に鮮魚介配給統制規則が公布され、出荷、配給が統制された。漁獲量は減少し、対象魚種も「赤物」が減少し、「潰し物」を主体とするようになった。価格高騰で「潰し物」が惣菜向けになった。

(3) 企業統制

昭和17年5月に水産統制令が公布され、汽船トロール、以西底曳網も統制の対象となった。翌年3月までに帝国水産統制（株）と4つの海洋漁業統制会社が設立された。以西底曳網に関係する統制会社は日本水産系の日本海洋漁業統制（株）、林兼商店系の西大洋漁業統制（株）である。

以西底曳網については個人企業が多いので、統合は後まわしになった。農林省は昭和19年4月までに山口、福岡、長崎に3つの株式会社を設立し（海洋漁業統制会社分を除く）、統合する方針であったが、戦局の悪化などで実現しなかった。

昭和17年9月に島根県船の共同経営体として片江海洋漁船団と東亜漁業（株）の2つが編成された。2つに分かれたのは下関魚問屋との関係による。片江海洋漁船団は魚問屋に対して独立性があった40隻、後者は平野商店名義となっていた32隻で、名義を取り戻したグループである。両社の所

属船はともに船主が多く、もともと共同経営であったものが統制団体を編成したのである。片江海洋船団は当初、経営の共同計算であったが、昭和19年4月に株式会社となった(船主は株主となった)。漁船は30～50トンが大部分を占め、以西底曳網の中では比較的小型であった。主漁場も済州島付近で近かった⁽³⁸⁾。

徳島県船(徳島県九州出漁機船底曳網漁業水産組合)は、昭和18年10月に丸徳漁業団を組織し、本部を福岡市に、支部を長崎市に置いた。漁業団は任意組織であり、漁業用資材の割当ての減少、漁船・乗組員の徴用、漁獲物の出荷統制などに対応したが、十分な効果を発揮できなかった。丸徳漁業団は少ない燃料を有効に使うために、漁業根拠地を漁場に近い中国・浙江省舟山列島か朝鮮・黒山島に置き、漁獲物は母船で内地に運ぶことを構想したこともある。昭和20年7月、個人経営体を脱却すべく丸徳海洋漁業(株)に改組された。保有漁船は186隻が予定されたが、すでに大戦末期で制海、制空権を失い、漁場は対馬付近から五島・鳥島にかけての範囲内のみとなった。そのうち123隻が沖縄戦に徴用され、出漁中に洋上で襲撃されたり、6月の福岡空襲で罹災して終戦時には16隻の老朽船のみとなった⁽³⁹⁾。

2) 漁業動向

表4で、昭和15年頃の以西底曳網漁船の所有状況をみよう。許可隻数600隻余のうち法人経営体としては(株)林兼商店(下関及び長崎)が断然の首位で、次いで日本水産(株)(戸畑市)、下関魚問屋の平野漁業(株)(平野商店)、櫛谷商店、船善商店、下関の日東漁業(株)、日之出漁業(株)、島根水産(株)、長崎市の(株)山田漁業部(山田商店)、グループとしては徳島県人の丸徳漁業団が多い。漁船規模は、日東漁業、日本水産、日之出漁業、林兼商店、山田漁業部が大型船を揃えているが、島根県船は最も規模が小さく、徳島県船は50トン・100馬力前後である。

表4 昭和15年頃の以西底曳網漁船の所有状況

資料①	昭和15年			県別トン数別 資料②	昭和16年2月		昭和14年	
	許可 隻数	平均			丸徳漁業団 資料③	長崎県遠洋底曳網 水産組合 資料④		
		トン	馬力					
(株)林兼商店	86	60	136	山口県	226	長崎市 29人98隻	林兼商店	60隻
日本水産(株)	32	85	209	福岡県	58	高田万吉 20隻	山田吉太郎	10隻
平野漁業(株)	26	48	127	長崎県	126	濱崎浅次郎 8隻	山田鷹治	6隻
島根水産(株)	26	37	105	長崎(徳島)	192	藤中新七 8隻	長崎合同運送	4隻
日東漁業(株)	28	94	240	計	602	豊崎佳一 6隻	森田友吉	8隻
日之出漁業(株)	6	71	175	～20トン	73	福岡市 31人86隻	宮永卯三郎	4隻
合名・櫛谷商店	10	43	109	20～30トン	5	富永恒太郎 9隻		
合名・船善商店	8	44	117	30～50トン	456	徳島岩吉 6隻		
(株)山田漁業部	10	50	115	50～70トン	83	伊万里市 8人12隻		
丸徳漁業団65人	202	48	105	70～100トン	82	下関市 5人12隻		
その他・個人85人	171	38				その他 3人6隻		
計	605			計	699	計76人、214隻	計16人、116隻	

資料：資料①は中川窓『底曳漁業制度沿革史』(昭和33年、日本機船底曳網漁業協会)209頁、資料②は『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)10～11、42～43頁、資料③は笠井藍水『阿波人開発支那海漁業誌』(昭和16年、同刊行会)208～220頁、資料④は吉田成美・渡辺貢他2名「漁業調査報告書 機船底曳網漁業」(昭和14年4月、漁業実習報告書、東京海洋大学図書館所蔵)

県別では長崎県が全体の半数を占め、次いで山口県、福岡県の順となる。漁船トン数は30～50トンが3分の2を占めるが、50～70トン、70～100トンもそれぞれ11、12%を占め、階層として形成されている。

徳島県の出漁団は210隻余が長崎市、福岡市、伊万里市、下関市に根拠地を置いているが、長崎市や福岡市には多数の漁船を所有するリーダー層が輩出している。長崎市の高田万吉、福岡市の富永恒太郎、徳島岩吉などは、以西底曳網経営の他に、他漁業、鮮魚・貨物運搬、鉄工所、製函所など関連事業を営んでいる⁽⁴⁰⁾。伊万里市や下関市には多数隻を所有する徳島県人はいない。長崎市で徳島県船以外は、林兼商店が最も多い（この他、後述の華中水産に現物出資をしている）が、次いで魚問屋・山田商店の山田吉太郎・鷹治兄弟が多い。長崎合同運送（株）は山田鷹治を取締役社長とする運送会社で、以西底曳網の経営を下関の日東漁業に委託している。森田、宮永は魚問屋。長崎市以外の長崎県では南松・青方村4隻、同郡玉之浦町2隻、北松・小値賀町4隻がある。漁船規模はほとんどが50トン前後・70～100馬力だが、山田鷹治と長崎合同運送は90トン級、150馬力の大型船である。

下関の島根水産（株）は、島根県船の漁獲物の運搬業務にあたっていたが、昭和5年から以西底曳網を経営するようになり、所有漁船数を増やしていた。しかし、戦争の進行とともに18隻が徴用され、南方海域へ送られた。うち喪失船12隻、帰還したもの6隻という過酷な被害を受けた。この島根水産も華中水産に現物出資をした⁽⁴¹⁾。

林兼商店長崎支店では、太平洋戦争開戦時の30組前後が、開戦後は20組前後となり、航海数、漁獲量が大きく減少した。終戦時の隻数は9組となった。開戦時にも30組前後が稼働しており、その後の減少程度も低いのは、漁船が木造50トン級で性能も劣っていたため、徴用を免れたものが多かった（大型の鋼船から順に徴用された）こと、大戦中に他経営の休漁船を買収してその欠を補完したことによる。昭和18年3月、西大洋漁業統制に編成された時は、汽船トロール8隻、機船底曳網159隻であった⁽⁴²⁾。

日本水産は、昭和13年には72隻を擁していたが、緒戦段階でほとんどが徴用され、全船が帰還することがなく、終戦時にはわずか8隻を残すだけとなった。

3) 操業と経営

漁船は50トン内外・80馬力の木造船と80～100トン・180～200馬力の鋼船に大別される。前者は魚倉の収容力は中函（6貫入り）1,000函、航続日数は約25日、後者は無線機を備え、航続日数は40日以上、漁獲物収容力も1,800～2,000函で、冷蔵装置を装備したものもある。かつては昼間操業だけであったが、昼夜操業も行われるようになった⁽⁴³⁾。

昭和13年頃の林兼商店長崎支店の49トン・100馬力船を例に操業形態をみると、漁期は9～6月で、漁場は魚種によって異なり、レンコダイなら女島から南西400～450カイリ、グチ、ハモなら女島から南西280カイリ、イカなら済州島付近である。1日あたり6回操業する。帰港後、根拠地に陸揚げし、陸上輸送するものと、大阪へ直航するものが半々であった。乗組員は1隻10人で、配分方法は漁獲高から販売・運搬手数料1割と漁業経費を控除して残りを船主6、乗組員4の割合で配分する大仲歩合制で、乗組員間では職階に応じて1～3人分に配分する。船頭は3人分の他に、船主からその配分の8%を受ける⁽⁴⁴⁾。

前掲表2で、昭和12、13年の80トン級鋼船と50トン級木造船を比較すると、起業費は船体及び機関は3倍の差がある。漁業収入は80トン級が漁獲量、漁獲金額とも2～4割高い。魚種は、80トン級はエソ、グチ、タイ類、ハモの順に多いが、50トン級はグチ、次いでレンコダイ、チダイといったタイ類が続き、その次にエソがくる。50トン級はタイ類への依存度が、80トン級はねり製品原料魚への依存度が相対的に高い。漁業経費は80トン級には乗組員給料と歩合給が含まれるので船主への配分額は54千円ほどになる。乗組員を22人とすると、1人あたり配分額は食料費

を含めて919円である。これに対し50トン級は大仲歩合制で、船主の配分額は28千円、乗組員1人あたりは851円となる。

4) 経営体の事例

(1) 日本水産(株)

昭和11年から12年にかけて共同漁業、日本合同工船、日本捕鯨、日本食料工業が合併して日本水産(株)となった。昭和10～16年の共同漁業・日本水産の汽船トロールと機船底曳網漁船数は、機船底曳網漁船は58～60隻で、内地根拠と台湾根拠が半数ずつであり、内地根拠は80トン級、90トン級であるのに、台湾根拠は50トン級と90トン級から90トン級と100トン級に代わっている。汽船トロールは、56、57隻を所有していたが、昭和13年は50隻に、16年は35隻に急減した。内地根拠のスチームトロールで減少が著しい⁽⁴⁵⁾。

日中戦争後の操業、経営について営業報告書は毎期、トロールと機船底曳網を一括して、同じような状況報告をしている⁽⁴⁶⁾。昭和15年度上半期(2～7月)では、「当期ハ物価ノ昂騰ニヨル事業費ノ増加ニモ拘ラズ漁況並ニ一般市況良好ニシテ所期ノ成績ヲ収メ得タリ。即チ事変ニヨリ所属漁船ノ一部ハ前期ニ引続キ他ニ就航シ操業船ノ隻数減少セルモ支那東海、黄海及南支那海ノ各漁場ニ於ケル漁況極メテ順調」としている。

トロールと底曳網の合計漁獲量は、昭和12年から15年までは上半期(2～7月)が3万トン余、下半期(8月～翌年1月)が2.5万トン前後であったが、その後は急落して17年は上半期、下半期とも1.1万トンにまで低下した。

日本水産では機船底曳網と汽船トロールは漁場をある程度使い分けている。機船底曳網は揚子江河口沖、濟州島西方が中心で、台湾海峡(大陸寄り)にも出漁するが、黄海中央部から渤海にかけてのエビ漁場へは出漁していない。汽船トロールは台湾北方、濟州島西方と南方を中心とする東シナ海中央部で操業し、黄海にも出漁した⁽⁴⁷⁾。

(2) 日之出漁業(株)

日之出漁業は、昭和9年、トロール漁業会社の第一水産(株)を改組し、本店を神戸市から下関市(魚問屋は平野商店)へ移して誕生した。昭和13年に日本水産社長が筆頭株主となり、漁船はトロール船5隻、底曳網6隻となった。昭和13年度(7月～翌年6月)は、「時局關係ニテ全国的ニ同種漁船ガ他ノ方面ニ就航シタルモノ多数ナリシ為魚類ノ供給不足ニ加エテ一般物価昂騰ノ刺激ヲ受ケ……平均単価ハ相当高値ヲ見ルニ到レリ」となった⁽⁴⁸⁾。昭和14年度(7月～翌年6月)は、「国策ニ順応セシコトヲ期シ漁獲高ノ増加ヲ企画シ、物資ノ節約ト活用方ニ意ヲ注ギ漁撈装置ノ改変、代用品ノ使用、古品ノ回収等総ユル方面ニ亙リ消費ノ節約ヲ強行シ隨時操業ヲモ短縮シテ配給品トノ調整ヲ計リタルニ燃料、主要漁具材料ノ品質低下ノ為尚著シク予定操業ヲ阻ミタルヲ此難関ヲ突破スベク鋭意画策ノ結果予期ノ業績ヲ挙ゲ得タ」としている。昭和15年度(7月～翌年6月)は、「主要ナル漁業用資材ノ配給規正ノ強化ニ依リ入手量漸減シ社船全部ノ周年操業ハ不可能ヲ予想サレタルヲ以テ最少ノ資材ヲ用ヒテ最大ノ効果ヲ挙ゲベキ方針ノ下ニ社船ノ一部繋船ヲ断行シ残余ノ船舶ニ依リ漁業能率ノ發揮ニ努メタ」。一方、市況は「業界全般ニ出漁船ノ激減ニ因リ著シク魚類ノ供給不足ヲ来シタルニ加エテ公定価格ノ制定ニ依リテ鮮魚価特有ノ暴騰暴落ヲ見ズ全期ヲ通ジテ順調」となった。昭和16年度(7月～翌年6月)になると、「航海度数ハ著シク減少セシモ漁況ハ至極良好ニシテ市況モ亦堅調裡ニ終始シタ」と、抽象的で簡潔な記述に留まっている。この間、底曳網(3組)の航海数は40回、38回、35回と下がり、昭和16年度はわずか7回となった。にも拘わらず、収入及び収益は魚価の高騰で上昇を続けた。海洋漁業の統制で、昭和18年3月に日本海洋

漁業統制（株）に統合された。

7. 台湾・中国根拠の機船底曳網漁業

台湾・中国根拠の機船底曳網を述べる前に本稿の対象外とした朝鮮の機船底曳網について触れておく。朝鮮では、トロール漁業は沿岸漁業保護のため許可されず、機船底曳網は大正9年に初めて許可が出た。当初は成績不良であったが、東岸で漁場が発見されて発達に向かい、大正末には許可限度を200隻とし、また内地と同様、50トン以上は許可しない方針とした。昭和5年の許可限度は300隻に引き上げられている。実際の許可数は250隻で、うち105隻が西岸・黄海方面で従事しているが、多くは沿岸で操業し、黄海中央部に出漁するものは少ない。平均トン数も17トンと小さい。昭和15年の許可隻数は245隻でほとんど変わっていない⁽⁴⁹⁾。

1) 台湾の機船底曳網漁業

(1) 機船底曳網漁業

汽船トロールは大正元年以降、再三にわたり内地から導入されるが、定着せず、昭和2年に共同漁業が蓬萊水産（株）を設立し、漁獲効率の高い漁法を採用してようやく安定した。

機船底曳網については、大正12年、内地の機船底曳網が漁場を台湾近海にまで拡大したことに刺激されて着業者が出た。そこで台湾総督府は取締規則を制定し、機船底曳網を許可漁業とし、禁止区域を設定するとともに船型は30～100トン、隻数は20組40隻とした。台湾は地理的な関係で内地のように50トン以下には抑制できないし、小型船は沿岸漁場を犯すので30トン以上を許可要件とした。許可隻数は実績に応じて30組60隻に増やし、さらに昭和4年には60組120隻に倍増した⁽⁵⁰⁾。主な漁場は北緯30度以南（東シナ海南部）、台湾海峡に至る海域で、漁獲物は当初はレンコダイのような高価格魚が主体であったが、次第にその漁獲が減少し、グチ、エソなどの低価格魚が主となった。

汽船トロールの南シナ海出漁は昭和3年が最初で、以後、出漁船が増加して昭和10年頃は20隻内外となった。その後は減少する。機船底曳網では昭和8年に林兼商店が進出して以降急速に発達し、12、13年は16隻となった。機船底曳網は航続力が小さいので、南シナ海出漁は燃油の消費量が増えるし、操業日数も短くなる。それを補うために冷凍運搬船を利用した。冬季は東シナ海・黄海、夏季は南シナ海で操業する⁽⁵¹⁾。

昭和15年現在、トロールの許可は17隻で、すべて日本水産に許可されている。主に南シナ海で操業する。機船底曳網の許可は127隻で、日本水産51隻、林兼商店32隻、蓬萊水産14隻が多い。平均トン数は89トン、とくに日本水産は115トンと大きい。東シナ海南部及び南シナ海で操業する⁽⁵²⁾。日本水産（旧共同漁業）の台湾進出は昭和2年に蓬萊水産を設立した時であり、林兼商店も同時期に4組が進出し、昭和4年には10組（前述）になった。林兼商店の場合、内地は木造49トン型であったのに、台湾では95トン・140～150馬力の大型船を投入した。内地では以西底曳網の新規許可が停止され、50トン以上の大型船が認められていないので、台湾へ進出したのである。

昭和19年2月、企業統制令に基づき、日本水産系など十数社で南日本漁業統制（株）を設立し、機船底曳網、製氷・冷蔵、販売事業を展開した⁽⁵³⁾。

(2) 蓬萊水産（株）の例

蓬萊水産は、昭和2年7月、共同漁業によって資本金10万円で基隆に設立された。機船底曳網漁業を中心に汽船トロール（昭和4年から共同漁業との共同経営）、マグロ延縄（昭和3年のみ）、冷蔵事業を営んだ。以下、機船底曳網を中心にみていく⁽⁵⁴⁾。

昭和2年度下半期（7月～11月）：機船底曳網漁業と冷蔵事業で開始。機船底曳網は6隻（鋼船49トン・120馬力2隻、木造53トン・100馬力2隻、木造63トン・120馬力2隻）で、漁獲状況は「期初ニ於テハ……一般ニ薄漁ナリキ、秋期ニ入りテ……各船ノ操業モ順調ナリキ、乍去漁獲種類ハ高価ナル赤物少ナクシテ安価ナル青物多シ」。

昭和3年度（6月～翌年5月）：機船底曳網は鋼製87トン・150馬力4隻の建造と下関の扶桑漁業（株）から買収して鋼製49トン・100馬力4隻が加わって16隻に増えている。「前半期ニ於テハ薄漁ナリシニ拘ハラズ魚価低落ノ為メ相当ノ打撃ヲ受ケ、後半期ニ至リ其ノ漁獲状況ハ比較的順調ニシテ……予期通りノ成績ヲ挙げ得タルモ、魚価依然トシテ引立タズ為メニ前半期ノ不況ヲ補フニ至ラザリキ」。

昭和4年度（6月～翌年5月）：「当期ハ金解禁後引続き財界不況ニシテ特ニ後半期ニ至リテハ其ノ極度ニ達シ国民一般消費節約ト相俟ッテ購買力激減シ鮮魚市況モ亦未曾有ノ不況裡ニ推移」した。機船底曳網は18隻で、「予期ノ漁獲成績ヲ挙げ得タルモ魚価安値ノ影響ヲ受ケ総収入ニ於テ減収ヲ示セリ」。

昭和5年度（6月～翌年5月）：「当期初期ハ財界一般ニ前期ニ比シ一層不振ヲ極メ魚価モ亦諸物価同様低落ヲ続ケ後期ニ入り財界稍々小康ヲ得（たもの）……就中農村不況ハ依然トシテ回復セズ購買力更ニ減退シ之ガ為メ農村ヲ顧客トスル鮮魚ハ売行益々不振従ッテ魚価モ猶ホ漸落ノ状態ヲ呈セリ」。機船底曳網は10組に増えたが、「本年四月ニ入り魚価暴落ノタメ六組ヲ休漁セシメタリ……漁獲高増加セシモ魚価安値ノ影響ヲ受ケ収入著シク減少セリ」。

昭和6年度（6月～翌年5月）：「当期ヲ通ジ財界依然トシテ不況裡ニ終始シ諸物価ハ概ネ落潮ヲ辿リシモ金輸出再禁止ニ遭遇シ外国為替暴落ノ為メ一部船用品ノ騰貴ヲ来シタルガ経費ノ節約ヲ断行シ（た）」。一方、「米価ノ漸騰モ未ダ農村ノ購買力ヲ恢復スルニ至ラズ僅カニ従漁船ノ減少ニヨリ漸ク魚価ノ下落ヲ防止スルヲ得タルノミナリ」。機船底曳網は小型船6組を引き続き係船し、うち2隻を豊洋漁業に売却した。従漁したのは大型船4組で、「前半期ハ主トシテ高雄ヲ根拠トシテ南方漁場ニ出漁セシメシニ天候不良ノ為メ操業意ノ如クナラズ不成績ニ終レリ。後半期ハ全部ヲ基隆根拠ニ移シ……成績ノ稍見ルベキモアリシト雖未ダ以テ前半期ノ不成績ヲ償フニ至ラズ」。今期より西村漁業（株）（下関の魚問屋・西宗商店）の機船底曳網の経営を受託し、そのうち3組を運用した。

昭和7年度（6月～翌年5月）：「前半期ハ対外為替暴落ノ為メ諸物価ハ引続き昂騰ノ大勢ニアリシモ財界ハ依然トシテ不振ヲ極メタルガ後半期ニ入り……財界稍や好転セルモノノ如ク……魚価モ亦約二割ノ騰貴トナリ当社ノ業績モ好転スルニ至レリ」。機船底曳網は、前期同様、大型船4組が操業、うち1組は「全期間ヲ北方漁場ニ就漁シ他ノ三組ハ八月ヨリ一月迄南方漁場ニ其後ヲ北方漁場ニ出漁セシメ……予期ノ成績ヲ挙ル事ヲ得タリ」。西村漁業から委託された機船底曳網は好成績なので就業船を増やし、期末には7組とした。

昭和8年度（6月～翌年5月）：「財界ハ前期ヨリ引続き好況ヲ呈シ……魚価モ亦前期ヨリ稍低下セルモ漁獲高ノ増加ニ依リ当社業績モ漸次良好トナレリ」。機船底曳網は大型船4組が従漁。「内三組ハ六月中旬ヨリ十二月中旬迄南方漁場ニ出漁セシメタリ」。

蓬莱水産は、共同漁業によって設立され、共同漁業と共同で汽船トロールを経営し、香港に蓬莱漁業公司を設立（昭和6年。主に汽船トロールを経営）した。機船底曳網は下関の扶桑漁業の買収と新船建造を通じて隻数を増やし、昭和恐慌期には小型船を係船・売却し、西村漁業からの経営委託を含め、大型船だけで操業、南シナ海にも出漁した。昭和恐慌脱出後の昭和9年に西村漁業の漁船を買収しながら共同漁業に統合されている（前述したように昭和10年は50トン級と90トン級の28隻）。冷蔵事業は共同漁業系の合同水産工業に売却（昭和7年）して、事業部門毎に再編成している。共

同漁業は、昭和 11 年に香港の蓬萊漁業公司も買収している。

2) 中国・関東州の機船底曳網漁業

山東省・龍口沖（渤海）のタイは大正初年に大連の日本人延縄によって開発されたが、13 年に内地から葛原冷蔵、氷室組、林兼商店などの機船底曳網約 20 隻、トロール船 16 隻、冷蔵運搬船 5 隻が出漁（通漁ともいう）してきた。その後、出漁船が増加して漁場が荒廃し、漁獲成績が低下すると、トロールは来航しなくなり、機船底曳網の来航も減少傾向で、昭和 5 年は下関の林兼商店 6 隻、島根水産（株）4 隻、市河元次 4 隻、山口県防府町他の 7 隻、計 21 隻と運搬船となった⁽⁵⁵⁾。

置籍船の機船底曳網は大正 9 年に初めて許可されたが、タイ延縄が全盛期でその妨害（漁場を荒廃させるとして反対）や漁場不案内で失敗した。大正 13 年に龍口沖へ来航する内地漁船が激増したことに刺激されて州内の日本人起業も続出した。

関東庁はトロールの許可は出したが、着業者はいない。機船底曳網に対し大正 14 年は 98 隻に許可を出した。うち関東州在籍のものが約 20 隻で、他は龍口沖への通漁船である。許可隻数は実績から判断して 200 隻に制限しているが、トン数は制限していない。

通漁船は昭和初期の 80 余隻から 8 年の 25 隻に減少し、代わって定住日本人は 28 隻から 90 隻に増加した⁽⁵⁶⁾。その中には昭和恐慌で疲弊し、内地から移動してきたものを含む。大正 15 年に周年操業に成功したことで、季節的通漁から定住化へ進み、漁船の増加でタイの漁獲が減少し、漁場は遠洋へ出漁するようになり、魚種もグチ、ニベ、ヒラメ・カレイが増加、またエビ漁場が発見された。

置籍船の規模は、大正 13 年までは 20～40 馬力であったが、昭和 3 年は 40 馬力と 80 馬力が相半ばし、7 年になると 80 馬力が大多数を占めた。昭和 8 年当時は、春秋はほとんどが二艘曳き、冬期は二艘曳きと一艘曳きが半々となった。漁獲物は大連か旅順の魚市場へ水揚げする。魚価は、漁船の増加で供給過剰となり、下落した⁽⁵⁷⁾。中国漁船との紛争の防止、需給調整、資源維持を目的に昭和 5 年、関東庁は、日本人通漁を不許可とした。ただ、満州事変後は銀価が暴騰し、再び異常な活況を呈して隻数が急増したので、昭和 7 年以降は在籍者にも新規許可は出さないとした。ただ、満州国の建設で魚類需要が増加、魚価が高騰すると一艘曳き 64 隻のうち 3 分の 1 は 3 隻（3 人共同出願）で 2 艘曳き 2 組とすることを認めた⁽⁵⁸⁾。後発組の共同漁業は昭和 10 年、大連で多角経営をしていた企業と共同で日満漁業（株）を設立し、旅順にも関東水産（株）を設立した。

昭和 15 年の許可隻数は 148 隻、うち日満漁業 20 隻、関東水産 16 隻が大きく、他は個人経営 67 人、112 隻であった。根拠地別では大連根拠 124 隻、旅順根拠 16 隻、他に満州人経営 8 隻がある。

漁船は 50～60 トン・90～110 馬力が中心で、7～8 月を除き、周年操業である。一艘曳きと二艘曳きがあるが、大部分は二艘曳きに転換している。乗組員は 1 隻に 10～12 人、幹部は日本人で、他は朝鮮人と満州人であった⁽⁵⁹⁾。

機船底曳網の漁獲量は、昭和 14、15 年は 50～52 千トンであったが、16、17 年は 37 千トンに減少した。戦時統制で重油規制が強化され、高級魚対象から「雑魚重点主義」となり、また沿岸漁業が重視されるようになった⁽⁶⁰⁾。

3) 中国・青島の機船底曳網漁業

第一次世界大戦で日本軍が青島を占領すると軍納魚を目的にタイ延縄が叢生した。大正 11 年には青島返還とともに排日運動と漁場荒廃によりタイ延縄は経営不振に陥った。大正 14 年、下関の西宗漁業部（西宗商店）の機船底曳網 10 組（他に 3 隻の運搬船、冷凍船 1、2 隻）が青島へ進出した。漁船は 15 トン・40 馬力と小さい。青島水産組合（タイ延縄漁業者が中心。魚市場経営）と契約を結

んだが、その中に、機船底曳網 10 組のうち 7 組は組合名義とし、名義料を組合に支払う（タイ延縄が蒙る損害相当分）条件がついていた。昭和 4 年には水産物需要の増大や延縄からの転換もあって 16 組となり、水揚げ高は大正 15 年の 40 万円から昭和 4 年の 75 万円へと急増した。経営方法は、西宗漁業部や水産組合は直営ではなく、下請けさせた（漁獲物の販売権を有し、販売額の 3% を取得した）。下請け業者は下関の市河元次や昭和 5～8 年に大連から移動した現周南市野島、防府市^{すくも} 糺島^{すくも}の出漁団である。背景に、この頃、大連では通漁者や在住者に新規許可を出さなくなったことがある。昭和 6 年の満州事変で排日運動が高まると、漁業者の多くは一時的に内地へ引き揚げた⁽⁶¹⁾。

満州事変に端を発した排日政策により既存の 64 隻を容認されたが、それ以外は許可しないことになった。昭和 11 年に許可限度の 64 隻に達した⁽⁶²⁾。漁獲量は昭和 11 年の 18 千トンピークに増加から減少に転じた。

昭和 12 年に日中戦争が勃発すると、青島に戦火の危機が迫り、大部分は下関を根拠に黄海に出漁し、他は大連に根拠地を移すようにした。昭和 17 年 1 月に日本軍が青島に上陸し、治安が回復すると全船が青島に戻った⁽⁶³⁾。

4) 占領下中国での国策会社の設立

昭和 13 年春、中国占領地における水産政策は、東シナ海・黄海・渤海の漁業資源の枯渇防止のためトロール、機船底曳網の現状維持を目標とし、許可は増やさない、水産物の安定供給のために北支（華北）と中支（華中）に各 1 つの国策会社を設立し、漁業を統合して統制するとした。北支では華北水産（株）の設立を企画したが、青島根拠の日本人底曳網と山東省の中国人底曳網が対立して流産し、昭和 17 年 9 月ようやく山東漁業統制（株）ができた。その経営主体は日中戦争を契機に積極的に北支事業に進出した林兼商店で、同地の日本人底曳網を強制編入し、さらに中国人底曳網を買収して北支の漁業、水産物流通を掌握・統制した。大連の底曳網は昭和 19 年夏に統制会社に編入された⁽⁶⁴⁾。

中支では昭和 13 年 11 月、上海占領直後に国策会社の華中水産（株）が資本金 500 万円で創立された。日本水産、林兼商店、下関と長崎根拠の機船底曳網業者が内地の汽船トロール 4 隻、機船底曳網 12 隻を現物出資した。

華中水産の機構は、最終的には、本社（上海）には市場部（魚市場経営）、漁業部（漁業直営、修繕工場、製網工場をもつ）、冷凍部（冷凍工場と食品工場）があり、出張所は南京市（魚市場と冷凍工場）、無錫市（魚市場と養魚場）などがあった。表 5 を参照しながら漁業部の活動を中心に見ていく⁽⁶⁵⁾。

第 1 期目（昭和 13 年度）は、「当会社事業地タル上海及南京ヲ中心トスル中支長江下流地域ニ在リテハ皇軍宣撫ノ徹底ト共ニ治安漸ク成リ産業界又之ニ呼応シテ大イニ復興氣勢ヲ示スニ至リタルガ他面欧州不安ノ深刻化及蔣政權ノ敗退ハ必然ノ結果トシテ物価騰貴ト法幣価値ノ動揺ヲ惹起シ商工業界ノ打撃ハ勿論一般大衆ノ購買力ニ影響スル処少カラズ之ニ因リ当社ニ於テモ市場販売口銭収入及漁獲収入ノ両面ニ於テ相当ノ苦痛ヲ喫シタルモ……両部門共略ボ所期ニ近キ業績ヲ挙げ（た）」。

第 2 期目（昭和 14 年度）は、「年初以来漁業用物資入手難ニ加フルニ燃料其他ノ統騰ニ因リ漁撈原価著シク増大シタルモ幸ニ漁況順調ニシテ相当ノ成績ヲ挙グルヲ得タリ」。

その後も同様な総括が続く。第 3 期目（昭和 15 年度下半期）から半年決算となるが、漁業部については「漁業用物資ノ入手難ニ加フルニ現地重油配給異変ニ遭遇シタルモ幸ニ漁況順調ニシテ所期ノ成績ヲ挙グルヲ得タリ」とした。

ところが、第 8 期（昭和 18 年度上半期）は、漁業用資材の入手難、漁撈原価の高騰にはふれず、

表5 華中水産の漁業経営

	第1期 S13.11 -14.10	第2期 S14.11 -15.10	第3期 S15.11 -16.3	第4期 S16.4 -16.9	第5期 S16.10 -17.3	第6期 S17.4 -17.9	第7期 S17.10 -18.3	第8期 S18.4 -18.9	第9期 S18.10 -19.3	第10期 S19.4 -19.9
汽船トロール 隻	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3
平均トン	261	261	262	262	262	262	262	262	262	262
機船底曳網 隻	14	13	16	16	16	14	16	16	16	18
平均トン	51	50	54	54	54	54	57	57	57	57
運搬船 隻	7	6	8	7	8	9	9	9	7	8
近海漁船 隻	-	-	-	2	2	2	2	2	2	2
漁獲量 万函	20	32	15	15	15	10	83	-	61	-
漁獲金額 万円	104	250	154	142	203	124	330	302	997	1,280
総収入 千円	803	2,001	1,377	1,530	1,604	2,967	5,874	9,031	20,849	110,660
当期利益金 千円	251	722	722	492	329	235	528	913	2,231	2,736

資料：華中水産股份有限公司第1期～10期決算報告書

注：第1期、第2期は年間、その後は半年間。数値は四捨五入している。

単に「漁況一般ニ順調」とだけ記している。前期あたりから魚価が高騰して、上海魚市場の取扱高は著しく増加していたが、第8期は前年同期の5倍余となり、第9期も5倍余、第10期は4倍近く跳ね上がっている。海産魚の入荷量はほとんど変わっていないので、魚価暴騰が「漁況順調」とした理由であった。

漁業部の勢力をみると、汽船トロールは4隻から3隻へ減少したが、その分、機船底曳網は14隻から16隻に増えている。その他、運搬船が7隻から9隻に増え、近海漁船2隻が導入されている。漁獲量は年間30万函（半年で15万函）であったが、第6期（昭和17年度上半期）から急速に減少している。漁業用資材の入手難が主な原因とみられる。漁獲金額は、漸増していたが、第5期（昭和16年度下半期）から急騰し始め、第9期（昭和18年度下半期）、第10期（昭和19年度上半期）になると、魚価の高騰は天井知らずで、価格体系は完全に崩壊している。華中水産の総収入も貨幣価値の低下で、増加を続け、第6期あたりから急上昇している。だが、当期利益金は、総収入ほどには増えておらず、物件費の上昇も著しかったことが推察される。

8. 以西底曳網漁業の位置と構成－結びに代えて－

1) 以西底曳網漁業の位置

以西底曳網を競合業種のレンコダイ延縄及び汽船トロールと経営比較して、その特質、発達史上の位置を確認しておこう。

表6は、長崎県における昭和12年のレンコダイ延縄（以下、延縄）と機船底曳網（2艘曳き、以下、底曳網）の経営を比較したものである。成績が優良な漁船と普通の漁船が例示されているが、普通船の両者を比較すると、延縄の方が漁船トン数は大きい馬力数はほぼ同じで、底曳網は曳網をするので相対的に高馬力となっている。乗組員数は延縄の方が2倍多い。漁期は、延縄は7ヵ月と短い。漁獲高は底曳網が延縄の2倍、漁業経費も底曳網の方が重油代、乗組員給料、その他経費の

表6 長崎県のレンコダイ延縄と機船底曳網（2艘曳き）の経営比較（昭和12年）

	レンコダイ延縄		機船底曳網	
	優良船	普通船	優良船	普通船
トン数	49トン	55トン	49トン	45トン
馬力数	74馬力	76馬力	92馬力	73馬力
乗組員数	38人	40人	23人	20人
漁期	11-6月	11-5月	8-7月	9-7月
漁業収入 円	36,700	25,540	81,000	51,730
漁業経費 計 〃	32,360	24,560	58,490	38,750
重油 〃	2,730	3,440	11,050	9,970
乗組員給料 〃	13,040	7,230	21,220	11,570
その他経費 〃	16,590	13,890	26,230	17,210
収益 〃	4,340	980	22,510	12,980
1人あたり給料円	343	181	923	578

資料：農林省水産局『全国主要漁業経営費調』（昭和13年11月）117、118頁。

注：レンコダイ延縄の伝馬船は10隻。

表7 機船底曳網と汽船トロールとの経営比較(昭和13年)

	機船底曳網		汽船 トロール
	50トン	30トン	
1航海あたり日数 日	17	15	17
年間航海数 回	15	18	17
起業費 千円	160	72	260
漁業収入 千円	80	50	90
漁業支出 千円	72	44	78
燃料代 円	14,400	8,800	27,162
氷	6,760	3,580	3,085
魚函	7,200	4,400	5,827
食料	4,320	2,650	3,070
船用消耗品	2,160	1,310	3,441
漁具補充	7,704	4,700	-
船体・機関修繕費	4,320	2,600	7,180
乗組員給料	10,080	6,150	13,304
乗組員歩合給	7,920	4,860	1,283
粗収益 千円	8	6	12

資料：水産食糧問題協議会『水産食糧問題参考資料 第2 漁業・漁船』（昭和16年12月）54、55頁。

いずれも高く、収益も底曳網の方がはるかに高い。少ない人数で周年操業ができ、生産性、収益性の高い底曳網が登場すると、延縄は圧迫され、底曳網に転換するか、底曳網と違った漁場や対象魚種を模索しながら生き残りを図った背景である。

同一漁業で優良船と普通船を比べると、延縄は優良船の方が、漁船規模が小さく、乗組員も少ないのに、漁獲高、漁業経費、収益は普通船に大きな差をつけている。乗組員給料も2倍近く開いており、漁業の技能的性格を物語っている。底曳網では優良船は漁船が大きく、乗組員も多く、漁獲高、漁業経費、収益はともに著しく高い。乗組員給料は普通船の2倍近い。底曳網では漁船の大型化・高馬力化が優位なことを示している。

次に、表7で、昭和13年の機船底曳網30トン級と50トン級の2階層と汽船トロール（以下、トロール）の経営を比較しよう。底曳網は起業費がトロールに比べて大幅に少ないのに操業形態（年間航海数と1航海あたり日数）は近似しており、特に50トン級は漁獲高の差も小さい。漁業経費は底曳網の方が少ないが、収益性はトロールが勝る。漁業経費のうち、乗組員への配分（給料と歩合給）は、トロールは固定給が基本であるのに対し、底曳網は固定給と歩合給が併用されている。底曳網も50トン級になるとトロールとの差が小さくなる。つまり、底曳網の台頭は、小資本で漁獲効率も高いことから、トロールを追い詰めるようになった。底曳網は階層差が大きく、日本水産の例では、大型ディーゼル船の漁獲高はトロール（スチーム）を上回っている。そうすると、トロール船の方も大型化、ディーゼル化を進め、漁場も南シナ海、ベーリング海などに拡大した。

2) 以西底曳網漁業の構図

表8は、戦時体制下の東シナ海・黄海・南シナ海・渤海の汽船トロールと機船底曳網の勢力を示したものである。漁業根拠地は、内地、朝鮮、台湾、関東州、青島、上海の各地に及ぶ。内地以外のトロール、底曳網も内地から伝搬したもので、底曳網は大正13年の以西底曳網の新規許可の停止が大きな契機となっている。トロールは根拠地に限られる（内地、台湾、一時香港）し、東シナ海・黄海の他、南シナ海、ベーリング海などに出漁するものもある。朝鮮根拠地の底曳網は主な漁場を日本海・沿海州沖としており、東シナ海・黄海方面への出漁（110隻）は少ないし、漁船規模は小さく、沿岸操業なので本論の対象外としている。中国の香港、青島、上海は日本の中国侵略（満州事変や日中戦争）に伴う排日政策や排日貨運動によって根拠地としては不安定で、香港根拠地のトロールは台湾に撤収し、青島の底曳網は内地に退避し、日本軍が占領すると復帰している。日本軍が占領した上海には国策会社が設立された。

東シナ海・黄海（渤海を含む）における全体の漁船隻数、トン数の規制は、底曳網が急激に台頭して大正末に表面化する資源の枯渇問題、中国との漁業紛争をきっかけに徐々に強められた。内部ではトロールと底曳網との調整、地域間では内地と台湾及び中国との調整、中国では日中の漁業協議が行われ、戦時体制下で規制が強制される。台湾、中国（関東州、青島）では内地からの流入、

表8 戦時体制下の東シナ海・黄海・渤海の機船底曳網と汽船トロール

年次	昭和7～12年			昭和15年		
	隻	漁獲量 千トン	漁獲高 万円	許可 隻数	許可所有者など	
内地	機船底曳網	650	122	1,431	605	丸徳漁業団202隻、林兼商店86隻、日本水産32隻、日東漁業28隻、平野漁業26隻、島根水産26隻、山田商店10隻、櫛谷商店10隻
	汽船トロール	70	40	600	67	
台湾	機船底曳網	94	19	202	127	日本水産51隻、林兼商店32隻、蓬萊水産14隻
	汽船トロール	4	3	47	17	
朝鮮	機船底曳網	110	15	162	245	日本海・沿海州沖出漁が中心。
関東州	機船底曳網	134	25	309	148	満州人経営8隻を含む。日満漁業20隻、関東水産16隻
青島	機船底曳網	64	14	188	64	日中戦争で一時下関へ退避、西村洋行10隻
上海	機船底曳網	-	-	-	14	占領下の昭和13年設立の国策会社、トロールを含めた漁獲量
	汽船トロール	-	-	-	4	
中国人 経営	機船底曳網	230	26	229		山東省中心
	汽船トロール	9	5	67		
計	機船底曳網	1,282	221	2,521		
	汽船トロール	83	48	714		

典拠：昭和7～12年は里内晋『底曳漁業と其の資源』（昭和18年、水産社）14頁、15年は『一九四〇年の漁業実績－特別委員会報告書－』（昭和26年7月、日本海洋漁業協会）73～78、89～110頁。

根拠地間の異動という形で底曳網漁業が形成、発展した。それは、植民地政庁の奨励と規制の下で、許可取得を目的とした進出であったり、昭和恐慌で窮迫した挙句の転進であったり、共同漁業や林兼商店のような大手水産資本の進出と内部編成によって果たされた。

各根拠地の漁船は、他の根拠地に水揚げすることは少ない。ただ、新規に進出したり、臨時に根拠地とする場合は、既存漁業者の保護などを理由に水揚げを規制されることがあった。また、各根拠地の漁船は、漁場をある程度分化している。例えば、内地の底曳網は北緯30度以南へ出漁することは少なく、台湾の底曳網とトロールは北緯30度以南の東シナ海と台湾海峡を主漁場とした。

トロールはその大部分が日本水産（株）及びその系列会社によって支配されている。その漁獲量は4万トン余で、底曳網の5分の1程度である（中国人経営を除く）。底曳網は内地根拠が常に大多数を占めるが、減少傾向にあるのに対し、その他根拠地では増加傾向にあって350隻ほどの大勢力となっている。

底曳網の所有者は、内地では徳島県出漁グループが3分の1を占めるが、経営体別では林兼商店が最大で、次いで日本水産、日東漁業となっている。他に、島根県船を集積した平野漁業、島根水産、櫛谷商店、長崎では徳島県人船頭の山田商店がある。台湾では日本水産、林兼商店、蓬萊水産の集積度が高い。蓬萊水産は日本水産系なので、台湾ではトロールのすべて、底曳網の半数が日本水産系となっている。関東州では日本水産系の日満漁業、関東水産が大きい、集積度は高くない。青島は下関の魚問屋・西村洋行（西宗商店）が最大であるが、山口県下の“一杯船主”が多い。日本水産（系）に目を向けると、トロールは内地、台湾、香港、底曳網は内地、台湾、関東州にあって、状況に応じて漁船の再配置を行っている。

中国では中国人経営のトロールが9隻、底曳網が230隻あって、全体の1割を占め、漁獲高も全体の1割となっている。日本人経営と中国人経営は政治軍事情勢の変化によって大きく変化した。

注

- (1) 「母船式連子縄漁業」『海洋漁業 第4巻第4号』（昭和14年4月）67、68頁。
- (2) 渋谷兼八の伝記については、益田庄三『島根県の水産翁 佐々木準三郎伝』（1994年、行路社）139～172頁、がある。
- (3) 喜多山昇来「機船手繰網漁業に要する資本と其の収支の実例」『水産第8巻第5号』（大正9年3月）24、25頁。
- (4) 「目論見書 昭和二十四年二月十一日」（島根水産株式会社）
- (5) 「明治三大漁業図及説明」（山田吉太郎識、昭和5年1月）長崎歴史文化博物館所蔵。
- (6) 徳山宣也『大洋漁業・長崎支社の歴史』（平成7年）1～7、18、19頁。
- (7) 荒川寛・服部繁次「長崎県下式艘曳機械手繰網漁業調査報告書」（大正12年12月、漁業実習報告書）東京海洋大学図書館所蔵。以下、漁業実習（調査）報告書については所蔵先を略す。
- (8) 宮上亀七・禰寝俊清『台北州水産試験調査報告 第3号 大型船ニ依ル手繰網漁業試験報告』（大正13年3月、台北州）6頁。
- (9) 間中武男他5名「長崎県下手繰網漁業調査復命書」（大正12年11月、漁業実習報告書）
- (10) 中川恣『底曳漁業制度沿革史』（昭和33年、日本機船底曳網漁業協会）92～97頁。
- (11) 『日本漁船発動機史』（昭和34年、日本船用発動機）32、33、39～41頁。
- (12) 前掲『大洋漁業・長崎支社の歴史』8～11、32、33頁。
- (13) 長崎県水産会『長崎県水産誌』（昭和11年）310頁。
- (14) 日本勸業銀行調査課『水産金融ニ関スル調査』（大正12年12月）159～161頁。
- (15) 水野金市「漁業実習報告書 題名なし」（大正12年11月）
- (16) 『下関根拠機船底曳網漁業労働事情調査報告』（昭和4年）『山口県史 史料編近代5』（平成20年、山口県）所収、319～322頁。
- (17) 長谷川安次郎「長崎の機船底曳網漁業と其の金融情況」『経済論叢 28巻4号』（昭和4年）37～44頁。
- (18) 田中宏『日本の水産業 大洋漁業』（昭和34年、展望社）257、258、318頁、林兼商店「第七期決算報告書」。
- (19) 以下、林兼商店の各期決算報告書。
- (20) 前掲『日本漁船発動機史』85、86頁。
- (21) 古島敏雄・二野瓶徳夫『明治大正年代における漁業技術発展に関する研究 II—以西底曳網漁業技術の展開過程—』（昭和35年3月、水産庁）50、51頁。
- (22) 同上67頁。
- (23) 『山口県の水産』（昭和12年10月）
- (24) 前掲『長崎県水産誌』202～204、219、220、290～293頁。
- (25) 長崎合同運送の各期営業報告書。
- (26) 前掲『長崎県水産誌』202頁。
- (27) 福岡基地開設65周年誌刊行会編『遠洋底曳網漁業福岡基地開設65周年誌』（2001年、日本遠洋底曳網漁業協会福岡支部）82～91頁、『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、笠井藍水『阿波人開発支那海漁業誌』（昭和16年、同刊行会）98～104頁。
- (28) 前掲『長崎県水産誌』191、192、202、215、216頁、前掲『阿波人開発支那海漁業誌』59～62、66、67頁。
- (29) 吉木武一『以西底曳漁業経営史論』（1980年、九州大学出版会）162～168、171～174頁、前掲『阿波人開発支那海漁業誌』84～87、180頁。
- (30) 前掲『阿波人開発支那海漁業誌』28～41頁、前掲『長崎県水産誌』314、315頁。
- (31) 前掲『以西底曳漁業経営史論』124頁。
- (32) 以下、林兼商店の各期決算報告書。
- (33) 前掲『以西底曳漁業経営史論』23～28頁、『共同漁業株式会社之事業』（昭和2年、同社）45～47頁。
- (34) 以下、豊洋漁業・共同漁業の各期営業報告書。
- (35) 前掲『以西底曳漁業経営史論』122、123頁、前掲『明治大正年代における漁業技術発展に関する研究 II—以

- 西底曳網漁業技術の展開過程―』61～67頁。
- (36)『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、前掲『遠洋底曳網漁業福岡基地開設廿周年誌』41～52頁。
- (37)前掲『阿波人開発支那海漁業誌』85頁。
- (38)前掲『明治大正年代における漁業技術発展に関する研究Ⅱ—以西底曳網漁業技術の展開過程―』56～60頁。
- (39)前掲『以西底曳網漁業経営史論』291、292頁、前掲『遠洋底曳網漁業福岡基地開設65周年誌』103、104頁。
- (40)前掲『阿波人開発支那海漁業誌』181～187頁。
- (41)前掲「目論見書 昭和二十四年二月十一日」(島根水産株式会社)
- (42)「西大洋漁業統制株式会社設立の定款」(昭和18年3月20日)前掲『山口県史 史料編近代5』所収、370～376頁。
- (43)里内晋『底曳漁業と其の資源』(昭和18年、水産社)109～111、116頁。
- (44)吉田成美・渡邊貢他2名「漁業調査報告書—機船底曳網漁業」(昭和14年4月)
- (45)笠原昊『日本水産株式会社研究所報告 第3号 支那東海黄海の底曳網漁業とその資源』(1948年)41、42頁。
- (46)以下、日本水産の各期営業報告書。
- (47)前掲『日本水産株式会社研究所報告 第3号 支那東海黄海の底曳網漁業とその資源』17頁。
- (48)以下、日之出漁業の各期営業報告書。
- (49)『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、『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)3頁、『一九四〇年の漁業実績—特別委員会報告書—』(昭和26年7月、日本海洋漁業協会)89～92頁。
- (50)『台湾水産要覧 昭和五年版』17頁、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』10、11、26頁。
- (51)『南支那海汽船トロール並ニ機船底曳網漁業現勢調査(其一)東京海湾ノ部』(昭和15年5月、東亜研究所)10～12頁、『南シナ海汽船トロール並ニ機船底曳網漁業現勢調査(其二)北緯三十度以南、海南島以東ノ支那東海及南支那海ノ部』(昭和16年5月、東亜研究所)36頁。
- (52)前掲『一九四〇年の漁業実績—特別委員会報告書—』98～104頁。
- (53)前掲『日本水産百年史』171頁。
- (54)以下、蓬萊水産の各期営業報告書。
- (55)『黄渤海の漁業』(大正14年8月、南満州鉄道株式会社)91～96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』所収、316～319頁。
- (56)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、『満州産業叢書 第四輯満州の水産業』(昭和6年6月、満鉄調査課)37～41頁。
- (57)『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)3～11頁。
- (58)海洋漁業協会編『本邦海洋漁業の現勢』(昭和14年、水産社)178、179頁、伏木政樹「北支の底曳網漁業と関東州の關係に就て」『海洋漁業 第7巻第7号』(昭和13年7月)37頁。
- (59)前掲『一九四〇年の漁業実績—特別委員会報告書—』93～98頁、岡本正一『満支の水産事情』(昭和15年、水産通信社)106、107頁。
- (60)『関東州經濟の現勢』(昭和19年10月、関東州經濟会)85～88頁。
- (61)木京陸人「『外務省記録』にみる山東省青島と山口県漁業」『山口県史研究 第14号』(2006年3月)94～102頁。
- (62)農林省水産局編『海外水産調査』(昭和13年3月、海外漁業振興協会)17～21頁、前掲『一九四〇年の漁業実績—特別委員会報告書—』106～109頁。
- (63)前掲『日本の水産業 大洋漁業』287～288頁。前掲「『外務省記録』にみる山東省青島と山口県漁業」102～104頁。
- (64)前掲『以西底曳網漁業経営史論』270、279、280頁。
- (65)以下、華中水産の各期決算報告書。

