

資料 以西底曳網漁業の興亡*

——下関漁港基地の視座から——

山 本 興 治

目 次

- はじめに (資料1～2)
- 第1節 以西底曳網漁業とは? (資料3～5)
- 第2節 戦後20年、昭和20～30年代の以西底曳網漁業実績 (資料6～11)
- 第3節 李ラインと拿捕・抑留 (資料12～17)
- 第4節 山口県の業者 (資料18～20)
- 第5節 次の20年間、昭和40～50年代の経営実績 (資料21～28)
- 第6節 中国・韓国との競争から資源管理型漁業へ (資料29～30)

はじめに

山口県を代表する漁業のひとつに、下関漁港を基地とした「以西底曳網漁業」(底引網とも書かれるが、この解説文では底曳網で統一する。また、以西底曳漁業、あるいは以西漁業などと略す場合がある)があった。この漁業の起源は大正時代だが、戦後食糧増産の期待を担っていち早く復興され、以来、特に高度経済成長末期まで山口県の主力漁業であった。しかし、戦後半世紀弱の間に下関基地では四次の減船措置(1950年120隻、1972年38隻、1981年23隻で残60隻、1990～91年18隻で残7隻)を経て、ついに1992年には同漁港を基地とする以西船は皆無となった。

資料1は、1947年12月1日、天皇の地方巡幸に際し当時の田中龍夫県知事が、萩市の毛利別邸にて「県政概要」を具申したものの。本県の水産業生産額が全国第2位であることとともに、その基幹部分を担う底曳網漁業への期待が述べられている。資料2

は、1992年6月、片江海洋漁業(株)の撤退をもって下関漁港から当漁業が全滅したことを告げる新聞記事である。本稿では、下関漁港基地の以西漁業戦後史を追ってみたい。

なお、『山口県史 現代2 一県民の証言 聞き取り編一』(405～32頁)には、筆者が当漁業の生き字引的存在である下関市在住の柏木新市氏(日東漁業(株)元社長)に行ったオーラル・ヒストリー記録がある。合わせて参照されたい。

資料1 県勢の概要と水産業

『天皇陛下山口県行幸録』山口県知事公室、1948年、1頁および60～65頁
行幸仰出さる

昭和22年11月20日宮内庁長官より山口県知事宛左記の通り行幸仰出された旨通知があった。

記

天皇陛下は地方状況御視察のため11月26日東京御発、鳥取、島根、山口、広島、岡山各県下へ行幸12月12日還幸あらせられる旨仰出された。

行幸打合せ

1、8月26日田中知事は清水県会議長同道上京して宮内府に参上し、中国地方御巡幸について御願い申し上げた。[後略]

奏 上

山口県知事 田中 龍夫

謹んで県勢の概要について申し上げます。

国事御多端の内にもかかわらず、又遠路をおいともなく、本県に行幸いただきましたことは、百五

*本稿は、筆者の「資料で読み解く 山口県産業の経営と経済の戦後史」シリーズの第2作。シリーズの趣旨として「戦後史」と一括したが、本稿の場合、資料収集の対象とした時期は1947～1994年に限られている。

各資料のタイトルは、採用資料の趣旨に沿って筆者が付けたもの。原資料については煩雑さを避け断りのないまま、最小限必要な範囲で仮名遣いや誤字等の訂正を行った。また、掲載誌の紙幅制限上、原資料から図や表は全面的にカットし、省略した部分は適宜、[〇〇略] や……で示した。そして、叙述では、節単位で解説文と採用資料を一括した。

十萬県民の等しく、感激致す所であります。顧みますれば、本県は陛下が摂政宮殿下にあらせられた当時即ち大正 15 年に、行啓を賜ったのでありますが、以来 20 有余年、当地方の様相にも多大の変化を来しました。殊に長期の戦争が物心両方面に及ぼした影響は、深刻なものがございましたので、県民は終戦後、一時全くこん迷の状態にありましたが、近来は著しく、祖国復興の熱を取りもどし、各方面にわたってそれぞれの分に応じ、努力いたすようになってまいりました。今その実情を陛下にお目にかけることのできますことは、独り私の悦であるばかりでなく、県民一同にとりまして、誠に有意義のことと存ずるしだいであります。……

次に産業について申し上げます。

我が山口県は申すまでもなく、朝鮮半島とは一衣帯水の間にある他、中華民国等我が国西の関門として、内外文化経済の交流点たる、重要な地理的位置を占めております。幸いに三面海に囲まれて良港多く県民は本来進取の気風に富み、極東各地の事情の明るい人々も、多数存在しております。[中略]

本県の水産業は、その産額全国第二位にありまして、戦前より関東以西の各府県に漁獲物の積出をしておりましたが、現在においても、六大都市その他に大量の出荷をいたしておる状況であります。

漁業の種類は、瀬戸内海及日本海方面の沿岸漁業と下関を根拠地とする遠洋漁業に大別され、魚種の多いこと、漁法の多岐にわたっておりますことは全国第一であります。水揚量は戦前に比較して低下しておりますことは止むを得ませんが、北海漁場の制約に伴い、下関を根拠地とする、機船底引網及びトロール漁業に企業者が、続出しておりますので、昔日の活況を取りもどすのも、遠からぬことと存じます。[後略]

資料 2 下関の以西底曳漁業の全滅

山口新聞 1992 年 6 月 3 日号
下関 以西底引きついに全滅／残る一社 片江海洋漁業倒産へ

下関市の遠洋漁業の老舗（しにせ）、片江海洋漁業（寺本幹社長、資本金 5 千万円、従業員 63 人）が 2 日、2 回目の不渡りを出し、経営危機が表面化した。同市を基地にした以西底引き網漁業は二百カイリ問題以降、大洋漁業、日東漁業が相次いで撤退

し、同業界で操業を続けていたのは同社だけであった。同社は「経営を続けることは困難」としており、事実上倒産は避けられない見通し。これで以西底引き網業界は全滅し、「水産都市・下関」の苦悩は深まる一方だ。

同社は昭和 19 年、島根県美保関町の漁業関係者らが海洋漁船団を結成。その後、前社長の川本米次郎氏（故人）らメンバーが合同で出資し 41 年に下関市内に進出。

最盛期には売上高十数億円を上げていたが、二百カイリ問題の表面化をはじめとする国際漁場の規制から、業界では徐々に事業規模を縮小した。水産大手の大洋漁業や業界のしにせで、下関水産界のリーダーだった日東漁業が相次いで以西部門から撤退。

この間、ピーク時には三十数社を数えた業界も漁船の売却や転廃業等で、片江海洋漁業だけが操業していた。

しかし、同社もここ数年は漁獲減により売上げが低迷。民間の信用調査機関、東京商工リサーチ下関支店などによると、61 年 6 月決算では 10 億 5 千万円近くあった売上げが年々減少、3 年決算では 7 億円にまで下がった。一方、同期には 5 千 8 百万円の欠損を生じ、負債総額は 9 億円前後に上ると見られる。債権者も 20 社前後と見られる。

従業員 63 人のうち、同社は 5 月 25 日までに船員を中心に 55 名を解雇している。寺本社長は「倒産は避けられない」と話し、業績不振の最大の理由に、漁場の国際規制による漁獲量の減少を指摘。漁船（4 隻）の老朽化や燃料など資材高騰が経営を圧迫したという。

同社は今年 4 月、川本・前社長が急死。経営を引き継いだ寺本社長は「業界で転廃業が相次ぐ中、昨年からわが社一社だけとなった。水産下関のためにもと頑張ってきたが、残念だ」と声を落とし、5 月 22 日の入港が最後の操業となった。

今後の影響について同支店は「業界不振が深刻化を増し、漁網や船具などの関連業界への影響が心配される」と見ている。

第 1 節 以西底曳網漁業とは？

日本の漁業権益は、関係省庁の強い規制・保護下におかれている。また「遠洋漁業」の場合には、国際協定のもとで操業区域が規制されたりする。資料

3 ①②は、以西底曳網漁業の漁場を図示したものである。ちなみに「以西」というのは、東経 128 度 30 分（1949 年までは 130 度）より「以西」という意味で、この経度より東の「以东」漁業と分けし、もって業者の権益（区域のほか出漁期間、隻数、漁船規模、漁網網目、漁獲量などを規制）を区別した。

この漁業の漁法は、資料 4～5 でみるように二そう曳である。戦前における以西底曳網漁業の興隆は、例えば吉木武一『以西底曳漁業経営史論』（九州大学出版会、1980 年）に詳しい。戦前においては、当漁業は漁船を大きくしながらそのトン数増以上に漁獲量を増大させ、もって機船底曳漁業漁獲量に占めるその比重を 5 割台まで高めてきたのであった。

資料 3 ① 以西底曳網漁業操業区域図

水産庁『主要漁業の概要』1989 年 3 月、24 頁
[区域図は省略]

資料 3 ② 以西底曳網漁業漁場図

(株)日本遠洋底曳網漁業協会『二拾年史』
1968 年、261 頁
[漁場図は省略]

資料 4 二隻曳き底曳網漁法図

水産庁『主要漁業の概要』1989 年、26 頁
①以西底びきの漁場と漁期及び漁獲物 [中略]
②操業時間 周年
③漁法（2 そう曳）
①曳索ワイヤ約 500m ②曳網約 400m
③手木元ワイヤ ④手木（または、はりき）
⑤ペンネントワイヤ ⑥グランド ⑦コット
⑧袋網 ⑨浮子
[手描きの漁法図は省略]

資料 5 二隻曳き機船底曳網漁法

齊藤市郎『遠洋漁業』（水産学全集 4）
恒星社厚生閣、1960 年、117～33 頁
第 6 章 二隻びき機船底びき網漁業（以西底曳）
[前略]
6.5 漁法
二隻びき機船底曳網漁業では主船、従船（僚船）

の二隻一組が一心同体の実をあげて、はじめて成果を収め得るものである。そのため船型、船の大きさ、馬力数はすべて同一であって従船船長は主船船長の漁労方法はもちろん習慣、特徴などによく通じていなければならない。

二隻びき底びき網は 2 隻の漁船が一つの網を引くもので網口も広く開き、一回のえい網面積も一隻びきに比べて大きい。操業にはそれだけに熟練を必要とし、荒天の時や夜間などにはとくに困難が伴うわけである。

投揚網方法は根拠地により、あるいは船長によって技術的に若干の相違が認められる。投網法は、一隻投網（かたてうち）と二隻投網（もやいうち）に分けられ、揚網法は一隻揚げ（一そう揚げ）と二隻揚げ（二そう揚げ）とに分けられるが、網具自体を船内に取り込むのは何れも 1 隻で行われる。

網入れ網揚げは普通左舷側を使用する。漁場において漁船は交代に網船となる。[中略]

6.5.5 二隻揚網法（両まき）（図 6・10）

イ、両船“寄せ漕ぎ”に移り約 15～20m に接近し、約 10 分間航走する。この間もやい網を渡す。

ロ、“寄せ漕ぎ”が終われば両船は間隔を広め、機関を停止すると同時にひき網を巻き始める。両船は接近しがちなので舵は外側に一杯に取っておく。

ハ、網船はひき網を右舷船尾ローラーを通して巻き、僚船は左舷船尾ローラーを通して巻き込む。ひき網が船尾に敷かれ、スクリュー・プロペラに掛るおそれのある時には適宜前進停止をくり返す。

[以下、および図 6・10 二隻揚網法（手書き）は省略]

第 2 節 戦後 20 年、昭和 20～30 年代の以西底引網漁業実績

太平洋戦争は、当漁業に壊滅的打撃を与えた。もちろん漁場環境が戦時状態になったからであったが、漁船が軍役に徴用されて激減したからでもあった。とはいえ、戦後当漁業の復活は目覚しかった。資料 6 は、戦後いち早くたん白源確保という役割を担って当漁業が復活し、食糧供給面で大きな役割を果たした他、業者が乱立気味ながらも多数の関係労働力を吸収した様子を描いている。さらに資料 7 は、昭和 22～41 年、20 年間の当漁業の漁獲高趨勢をみたものである。

昭和 22 年の漁獲高は、戦前の最高水準（昭和 11 年）をわずかに下回ったものだったが、その後 35 年まではほぼ一貫して伸長し、その後もほぼ同水準を維持した。昭和 41 年は、下関漁港が水揚げ日本一（28 万 5 千トン）を達成した年である。このうち、7 万 2 千トン（23.5%）が以西漁業だったから、これ無かりせば到底この名誉に与えられなかったわけである。ちなみに、日本漁業の総漁獲高はその後増大を続けるから、これに占める以西漁業の比重は逡減し続けるのだが、それでも資料 8 にみるように、戦後 20 年間は 5%以上の比率を維持した。

資料 9 中の表 9 は、当漁業許可船数と、そのうち下関基地の船隻数推移をみたもの。復活から数年間、下関の船隻数は第一位だったが、昭和 20 年代後半にはより漁場が近い長崎県に首位の座を譲るとともに、比重も 3 割程度まで低下させた。資料 10 は、当漁業の魚種別漁獲比率変化をみたもの。昭和 20 年代当初と 30 年代は大きく様変わりしたようだが、図示された昭和 30 年代は、ぐち類が一位、たちが二位等、大きな変動があったわけではない。

資料 11 は、同時期における当漁業の漁獲努力をいくつかの指標でみたもの。労働力不足による労務費の高騰とともに漁船の大型化が図られたこと、さらに昭和 30 年代後半には、航海・操業日数が増加したのみならず、曳網回数や曳網時間が著しく増加した。もって昭和 30 年代末には、一操業日当たりの曳網時間を 15 時間弱まで増大させることによって、何とか漁獲水準が維持されたということである。

資料 6 転換の岐路に立つ汽船トロール、以西底曳漁業

（財）九州経済調査協会『九州経済旬報』
90 号、1949 年 8 月 21 日、1～4 頁

[前略]

この漁業は沿岸漁業とは別箇に資本的背景にめぐまれつつ、支那東海、黄海の漁場に発展してきたのであるが、戦前、この海域には九州、山口を根拠としてトロール汽船 68 隻、底曳網漁船 603 隻が操業していた。これらの漁獲高は前者では 16,626 千貫、後者では 41,192 千貫に達したこともあった。

これは更に日本の侵略進出にもなって外地に移動していた日本漁船を加えると、トロール船 82 隻、

機船底曳網漁船は 1,243 隻に上り、漁獲総量は 7,000 万貫を超えていたものと推定されている。

戦時に入るや、これら漁船の徴用、戦禍などによって大部分が減失或いは行方不明の悲運に逢い、その結果、終戦当時の残存隻数トロール 8 隻、機船底曳 151 隻となり、昭和 20 年には漁獲は両者を通じて 2,761,627 貫に減少した。かかる事態に際し当時の食糧事情の逼迫が、その打開策として必然的に効率の大きい遠洋底曳網漁業の漁船復興により、漁獲増加をはかり、これを大都市に集中せんとする期待となり、蛋白食糧確保という役割を担って本漁業は急速に復興の緒についた。

今これを戦後から 23 年度までの許可隻数および漁獲高の変遷についてみよう。[表を省略]

左にみられるように、隻数、漁獲高とも急速に戦前の水準に達せんとしていることがわかる。[中略]

1. 規模とその果たしている役割

(1) 漁船に就いて

戦後本漁業はその漁船再建速度において業界のトップを切っていたが、今これを下表について見ると…… [表を省略] これによれば両者の合計 980 隻 81,374 吨であり、一隻当たり平均吨数トロール汽船 332 吨、底曳機船 68 吨、両者の総平均をとれば 82 吨となる。

日本における有動力漁船に平均は 8 吨であるから本漁業の規模の一端が窺えるわけである。またこれが水産業中、大中企業に属するものであるということも明らかであろう。

更にこれを船別並びに根拠地別に示すと、下表の如くである。[表を省略]

第 3 表中、鋼船は山口 192 隻、長崎 130 隻、福岡 82 隻、佐賀 8 隻計 416 隻であり、木船に対する比率は隻数において 45%、吨数は 53%となる。

(2) 漁業者と従業員

遠洋底曳網業者は 210 名にのぼり、この内トロール業者は 7 会社（いずれも底曳網業を兼営している）、底曳網漁業者は株式会社 51、合資会社 3、任意団体 29、その他は個人又は共同経営の形態をとっている。

先ずトロール汽船業者について述べると、これはすべて大企業体に属するものであって、その会社名および隻数は次の様になっている。

日本水産（13） 大洋漁業（23） 日魯漁業（10）
極東捕鯨（2） 日米水産（3） 川南工業（7）
西日本漁業（2）

次で機船底曳についてみると、その規模は一様ではないが、これを農林省の決めた便宜上の区分に従えば次のようになる。

(1) 大資本乃至商業資本的経営に属するもの（括弧内はその保有隻数）

・山口県下

大洋漁業（88） 興洋漁業（26）
極東捕鯨（10） 日魯漁業（17）
日米水産（10） 日本水産（11）

・福岡県下

日本水産（26） 西日本興業（19）
報国水産（10） 五洋水産（9）

・長崎県下

大洋漁業（86） 川南工業（20）

(2) 従業員が同時に株主であり、労資協調経営協議会的行き方をするもの

日東漁業（26）

(3) 個人業者が集団形態をとるもの

・山口県下

丸徳海洋（2） 東亜海洋（8）
片江海洋（12） 三輪漁業団（6）

・福岡県下

丸徳海洋（8） 島根水産（14）
徳島水産（9）

・長崎県下

山田屋漁業部（30）

(4) 個人で経営するもの

山口 47 福岡 61 長崎 72 佐賀 48 熊本 6

(5) 沿岸業者が協同して以西底曳に進出したもの

・山口県下

大津郡水産振興会（2） 大海開洋（2）

・福岡県下

岡山県漁撈協同組合（2）
大柿新興漁業団（2）

(6) 引揚者が集まって会社を組織し経営するもの
豊濱機船漁業互助更生組合（2）

共和水産（6） 大成水産（2）

以上であるが、大資本経営形態が、戦後資材資金の不足から全面的稼動が不可能な事情にあるということ、個人業者の集団がその従業員の豊富な経営に

ものをいわせて最も能率を挙げ強みを発揮しているということ等一応附加しておく。また日東漁業の形態も独特なものとして注目されてよいだろう。

次に業者及乗組員数に対する県別調査とその一経営体の乗組員数平均は昨年度の統計によれば次の様になっている。〔表を省略〕

更に陸上勤務員は漁船一隻について平均2人と推定されるので本漁業従業者は約16,000人になるものと見られる。

この漁業に附帯する製氷23工場の労働者約1,200人、水揚地市場従業員約5,000人および竹輪、蒲鉾などの加工業者、製網、製函各工場労働者を加算すれば直接間接の従業員は約25,000名となり、これらの扶養家族数を平均3～4名として本漁業によって生活する人口は約10万人と観察してよいであろう。

(3) 大都市及び炭鉱地帯供給量に果たしている役割

沿岸漁業に対して本漁業が供給の役割の上で果たしている差異は大都市及炭鉱地帯に対するものである。全体の漁獲量において沿岸漁業が占める地位に比較すべくもないが計画的生産と大量生産の可能なことは確実に正常ルートに乗り得るという強みになって現れてきている。従って大都市及炭鉱地帯の本漁業に対する依存度は圧倒的に高いものとなっている。

これを昭和23年統計による六大都市鮮魚総入荷量と遠洋底曳による魚類の出荷量をみれば上の如く、六大都市供給量の40%弱となっているが、これに明瞭な様に京阪神地区に対するウェイトは大きなものがある。一方九州、山口炭鉱地帯に対する出荷は昭和23年の下関を基地とする出荷が福岡炭鉱地帯に対するもの400,146貫、山口炭鉱地域に対するもの140,703貫となっている。〔後略〕

資料7 以西底曳網漁業の漁獲高

(注)日本遠洋底曳網漁業協会『二十年史』
1968年、274～5頁

戦争により生産力を極度に低下せしめられた以西底曳の昭和20年の漁獲高は、トロールが3938吨126、底曳網が6417吨975、合計僅か1万0356吨101にすぎなかった。それがひとたび復興の緒につくと翌21年の漁獲高は、トロールが8108吨741、底曳網が4万8031吨950、合計5万6140吨691と

増加した（水産庁遠洋漁業課資料、貫より換算）。

さらに22年15万屯、23年22万屯、24年25万屯と飛躍的上昇をつづけ、25年は減船整理のため減産はしたものの翌26年から再び上昇線を描き、30年からは30万屯の大台を突破、35年には37万屯の漁獲高となった。

だが、この年から底曳網は一曳網当り漁獲量が低下し、トロールは許可隻数減少に伴う航海数の漸減によって、37年まで下向線を描いた。38年に34万屯と増加したが、39年は31.6万屯、40年に再び34万屯と回復、41年は34.4万屯となった。

こうした漁獲高の動向は、もっぱら底曳網の漁獲によるもので、22年には以西漁獲高の約69%であったものが翌23年から80%台、30年から90%台を占め、トロールの衰退に伴って、その比率を逐年上昇、40年からは97%以上となった。

トロール漁獲高は、講和発効年の27年までは25年を除き逐年上昇したが、南支那海をはじめとして各海外漁場が開放されたことにより、航海数は26年の617回を頂点として以来下降線をたどり、それに伴い漁獲量は漸減した。

それを補った底曳網の一組当り年間漁獲量の推移を見ると、昭和32年の76.6屯以降逐年上昇し、35年には91.0屯を記録したが、翌年からは逐年減少して39年には78.4屯となった。しかしその後は、40年に86.3屯、41年には93.4屯となって35年の記録を上廻った。[第6表 底曳およびトロール漁獲高 を省略]

資料8 以西漁業の漁獲比率

(株)日本遠洋底曳網漁業協会『二拾年史』
1968年、272～3頁

昭和25年4月の統制解除まで、水産物については計画生産に基づく農林省の出荷指示が行われ、特に漁獲量に安定性のある以西底曳の漁獲物は計画配給に適していたので期待され、それに応えるように、夏季以外は出荷指示量を上廻る成績をつづけた。

他面、他種漁業の復興は遅く、十分な漁獲成績をあげるまでに至っていなかったため、こうした二点から以西漁業の漁獲高は、魚類総漁獲高の割以上を占めていた。

それが、昭和25年には、以西漁船の減船整理に

よる漁獲減に対し、沿岸漁業ではイカの漁獲量倍増のほかイワシその他の漁獲増があり、遠洋漁業では母船式マグロの着業などによってカツオ・マグロ・カジキの漁獲量が約倍増したために、以西漁獲高の比率は一挙に低下した。

講和発効の昭和27年には北洋サケマス漁業、南支那海漁業が再開され、さらにアジ・サンマ・サバの漁獲倍増などがあって、以西の比率はさらに低下した。

その後、昭和29年からの北洋底魚操業、母船式サケマス漁業の規模拡大、カツオマグロ類漁獲量の逐年増加などによって、魚類総漁獲量は昭和31年を除いて上昇の一途をたどったが、以西漁獲量も上昇をつづけたので、35年までは7%台を維持していた。

昭和34年以降、以西漁獲量は頭打ちの状態となり、37年と39年はグチ類の減少によって遂に5%台となってしまった。昭和38年には以西漁獲量がまざまざの状態であったのに対し、魚類総漁獲量がイワシ類・サンマ・サケマスの減少によって低下したので、以西の比率は6%にあがった。

昭和40年および41年の以西漁獲高は正常な姿に復したのであるが、魚類総漁獲高のほうも海外漁業の盛況などにより、40年につづいて41年も記録を更新する好成績であったために、以西漁獲の比率は5%台にもどってしまった。

[第5表 総漁獲量と以西漁獲高 を省略]

資料9 昭和20年代における以西底曳船数の変化

水産庁調査研究部調査資料課『水産調査月報』
39号、1957年5月、8～9頁

[前略]

終戦直後における残存漁船は151隻であったが、トロール漁業と同時に戦後の食糧不足のために、水産物需要はきわめて強く、急速にこの不均衡を回復させるために、金融、資材等の優先的配給が行われた。このために戦争により減失した漁船の復興は著しく、昭和21年には404隻、22年には早くも戦前の内地隻数をこえて899隻となり、23年には以西底曳漁業始まって以来の最高隻数967隻となった。また下関においても同様21年には176隻、22年には369隻とわずか一カ年間で最高隻数に達している。25年以降は減船整理のために総隻数も、下関

根拠のものも、ともに隻数が減少している。

[表9 戦後における以西底曳漁業の年次別変化を省略]

下関を根拠とする以西底曳網漁業は、戦後の中で資料の最も古い昭和23年末現在で386隻84経営体、その中で会社経営11、個人44となっている。この中で10隻以上所有の経営体は9経営体で、内訳は大洋漁業の83隻、興洋漁業25隻、日東漁業22隻、片江海洋漁船団14隻、日魯漁業16隻、日本水産10隻（戸畑が主根拠地であるので下関根拠は少ない）、極洋捕鯨、日米水産、東亜海洋漁船団の各10隻となり、10隻以上所有の総計は201隻で、下関総隻数の52%を占めている。3～9隻所有の経営体は15経営で、総隻数の31%を占め、2隻（1組）以下所有の小規模経営体は60経営、総隻数の16%である。これは一方には下関以西底曳網漁船の約50%を占める少数の上層経営者群が著しい企業集中をみせながら、他方では一杯船主の小経営者が広汎に存在するという特徴を示し、かかる経営の集中分布の状況は戦前における以西底曳の経営組織のそれと少しも変わっていない。[後略]

資料10 底曳網漁業の魚種別漁獲比率

(株)日本遠洋底曳網漁業協会『二拾年史』
1968年、280～1頁

底曳網による魚種別漁獲比率において、20年間の動向を見て顕著な現象は、タイ類の比率の低下である。レンコダイを例にとってみると、昭和22年の15.60%、23年の8.88%のように以西底曳網漁獲物のなかで主な地歩を占めていたものが減っている。昭和22年から31年までの10年間の平均は5.02%であるが、32年から41年までの10年間の平均は1.55%にすぎない。

これに代わったのがグチである。昭和22年には16.88%であったものが、35年には35.78%と最高を示した。しかしこれも36年から30%台を割っている。白グチは22年の13.44%から逐年低下しているが、黄グチは22年には1.78%にすぎなかったが逐年上昇、30年から20%台に乗っている。

タチも上昇線に乗っている。昭和24年までは1%に満たなかったが、ほぼ順調なカーブをもって39年から12%台、10%台に乗っている。

カレイ類には大きな変化はない。昭和26年まで

は5%を割っていたが、30年の7.11%、31年の6.87%、35年の6.31%以外は5%台にある。

エソは昭和25年の9.61%を最高として、その後逐年減少傾向を見せている。

ハモはこれとは逆に増加の傾向にある。昭和26年までは3%台にあったが、27年と28年は5%台に、29年からは6%台に、32年から7%台以上に、41年に至って9%台に乗った。

イカは昭和25年に8.06%を記録しているが、その前後4年は5%台、28年から4年間は4%台、32年から3%台になったが、39年から6%内外と回復を見せている。

エビは昭和30年までと32年に1%を割っているが、35年から3年間は2%内外、40年には3%を上廻る漁獲を示した。（40年、41年はトロール漁獲量を合算した数字である。）

[第9表 底曳網の魚種別漁獲比率を省略]

資料11 以西底曳網漁業の漁獲努力

水産庁『以西底びき網漁業経済調査』
1967年3月、10～12頁

§1 以西の現況

[前略]

経費の増大は、とくに労務費に著しい。昭和35年基準で40年は45.6%増、償却前構成比では32.6%から39.4%へ増加、以西底曳網漁業の経費構成において労務費の比率が最も高率で、しかもその年々の増加率が経費のなかで最も大である。この動きが経費の増加を押し上げている。したがって、経費の合理化を行って、経費の削減を計るとすれば労務費の節約以外にない。しかし、労賃水準は年々上昇し、労働力不足の現在では、労賃水準の切下げは全く不可能である。かくて、一方では漁獲を増大させ、他方では労務費の相対的減少を計る以西底曳網の大型化（200トンクラス）が行われる。

大型化の利点はどこにあるか。

第1に網の開口部を大にし、C、P、U、E（一曳き網当たり漁獲量）を大にすることである。第2に、開口部を大にしても以西研究の一応の結論に従えば、網目の大きさを規制すれば、以西資源に悪影響を与えない。第3に、現在の許可制度のもとで（以西全体の漁船総トン数のワクが得られている）80トン級二組で操業するより、200トン級一組で操

業する方が乗組員半減→労務費半減し、漁獲が減少したとしても経費は相対的に減少し、従って利益は増大する。かくて、今や以西底曳網漁業は大型化を迎えようとしている。

この大型化が以西業界に与える影響は何か。

すでに述べたように、現状のままであれば100トン前後の底曳は、この1～2年のうちに純利益0点での操業を余儀なくされる。これからの脱却は漁獲量を増大させるか、または経費の節約以外にない。漁獲量の増大は曳網回数の増大によって行えるが表1・3（省略）にみる通り1日8回、曳網延時間1日14～15時間と肉体的な限度に近い時間に達している。物理的にこれ以上の曳網は不可能であるといわれるほどの限度にある。したがって、漁獲量の増大はC、P、U、Eの増大、つまり網形の大型化→漁船の大型化以外にないのである。一方、経費の節約は、さし当たっては労務費であるが、増大こそすれ減少の傾向は全くない。その他の経費についても、燃油、資材等値上がりはあっても値下がりはない。とすれば全く新しい技術を開発することによって経費の節約を行う以外に方法はないわけである。新しい技術（漁法）の開発は技術的に困難であるばかりでなく、制度的にも国際条約の関係でもその適用はすこぶる困難である。とすれば、経費を越える漁の増大を計るためには大型化以外にないというわけである。

しかも、以西には総トン数のワクがある。自由に大型化できない。10組、20組を持つ船主は、何組かを犠牲にして大型化は可能であろう。しかし、一組船主はトン50万円もする許可トン数を買わなければならない。それぞれ不生産の出費が多く経費負担は大となる。C、P、U、Eの飛躍的増大を計るために（飛躍的増大を計らなければ経費の増大率を越えることはできない）10トン、20トンの増トンでは駄目なのであって、倍加トン数が必要である。つまり、100トン前後を200トン前後にしなければならぬ。許可トン数購入約1億円である。これが全て不生産的出資である。これに漁船建造費、漁具等を加えると一組約2億円の準備が必要である。中小船主にとっては殆ど不可能に近い金額ではある。かくて、彼等は企業合同によって切り抜ける以外にないであろう。でなければ脱落する。かくて、一方では中小船主の企業合同が進み、他方では許可トン数

の巨大会社による集中が進む。中小船主の企業合同は、その社会的意味は異なるが、一つの集中である。つまり、以西底曳網漁業は大型化を軸にして今後急速に集中が進まんとしている。

第3節 李ラインと拿捕・抑留

前節の解説から、当漁業にとって「再建の20年代、奮闘の30年代」とまとめることも可能である。しかしその裏で、漁場をめぐる厳しい現実を看過できない。隣国との戦後国交正常化は、韓国、中国とも昭和40年代まで繰り延べられて来たからでもあった。

占領期、漁船の操業区域は資料15の図でみるマッカーサーライン（マ・ライン）に規制された。1952年4月のサンフランシスコ講和条約で当ラインが失効するという漁民の期待が高まっている直前の1月、韓国の李承晩大統領は突然、朝鮮半島周辺の公海上にわたる広い海域で主権を宣言、いわゆる「李ライン」設定である。爾来1965年の日韓基本条約締結まで、漁場確保のための交渉は13年間に及んだ。当時の李ライン内の操業や漁獲に関しては、資料12や資料13のような厳しい分析がある。

この間の当水域での操業の緊張関係は、資料14や資料15で確認できる。資料16は、拿捕されて抑留されたまま帰国しない船員の留守家族会が、県を越えて連合会を結成した時の声明文である。資料17は、日韓条約締結を祝った出版本が示す拿捕・抑留の累計であるが、韓国だけで328隻、3,929乗組員に上った（中国は181隻、2,191乗組員、国府は31隻、395乗組員）。

資料12 李承晩ラインとその影響

（財）九州経済調査協会『九州経済旬報』
235号、1953年12月、4～5頁

[前略]

漁獲高はテツテイして減る

底曳、トロール船の漁場は11月から李ライン内に移る。福岡漁業調整事務所の資料により、ライン内漁獲高のライン外漁獲高に占める割合をみると月により大幅の変化があるが次のように年平均でトロール57.79%、底曳で31.12%、平均34.54%となっている。

[表 李ライン内における操業割合（27年5月

～28年4月)は省略]

上の表でも明らかのように、李ライン内漁場はトロール、底曳きにとっても重要なものである。

ただパーセントについては、上の表は特定の1ヶ年間の実情であるから、李ライン内入漁が不能になったからといって、上記と同じパーセントの減少を示すものではない。入漁不能となった場合、その船は他の漁区(優良漁場でない場所であるにしても)で操業するだろうと考えられ、漁獲高の減少は李ライン内のパーセントより少ないかもしれない。しかし、李ライン内が航行不能になれば、李ライン内を通らなければ行けない漁場は実際には出漁できなくなる。

この場合は李ライン封鎖による被害は、李ライン内での漁獲高のパーセントより多くなる、ということもある。こういった理由で損失の程度は確実にはわからないが、それでもだいたいの予想はできる。

その上、以西底曳漁業は、その操業可能な海域が台湾の防衛問題、中国の沿岸警備などによりせばめられる可能性が強く、李ライン内漁場の地位はいよいよ高くなりつつある。[後略]

資料13 以西底曳漁業資源と李ライン問題

水産庁西海区水産研究所資源部『底魚資源調査研究連絡』20号、1954年3月、19～45頁

[前略]

(a) 李・ライン水域ではどの程度の操業が行われているか?

ここで述べる数字は前述のように僅か1952年の1ヶ年間についてであるから、年によってどの程度変動するかは分からないわけだが、戦前の資料から推定してもトロール、底曳ともに漁場が夫々固定しており、魚類の移動回遊も規則的であるから、年による大きな変動は先ずないものとみてよい。

李・ライン内の年間曳網回数は底曳では12.6万回で、全出漁域の37.9万回中の33.31%を占め、トロールでは2.2万回で、全出漁域の4.2万回中の53.19%と実に半分以上を占めている。更に月毎にみると冬を中心として晩秋から初春にかけて、この水域での操業が盛んとなることがわかる。すなわち、底曳では1月が最高で全出漁域の63.93%、トロールでは2月には実に92.74%と言う割合を占め、殆どの漁船がここで操業している。このように冬期には

極めて重要な漁場となるが、一方その水域は基地からの距離が近いので、遠隔漁場からは鮮度保持の困難な夏期にも、ここにはかなり出漁するものが多い。[第1図A 機船底曳各月曳網回数1952年、および第1図B トロール各月曳網回数1952年を省略]

(b) 李・ライン水域ではどの程度の漁獲があるか?

年間総漁獲量についてみると、底曳では全水域の889万函に対して285万函(32.07%)、トロールでは全水域の128万函に対して73万函(57.53%)がその水域から水揚げされている。更に月毎にみるとやはり操業の盛んな冬期が最も多い事は勿論で、底曳の1月は全体の64.37%、トロールの2月は92.70%を示している。これは黄海・渤海に棲息する多くの魚種が、冬には越冬のため南下して、この水域の一部に濃密な群れとして集るためであって、春を過ぎると再び魚群が拡散するからこの水域の漁場価値は次第に減じ、従って漁獲も低下して来る。しかし操業の処で述べたように、この漁場でも漁獲量は他の水域に較べると夏場にもあまり大きな低下を示さない。[第2図A 機船底曳各月漁獲量(中函)1952年、および第2図B トロール各月漁獲量(中函)1952年を省略] [中略]

以上底曳船及びトロールについて李ライン内、外域の一曳網平均漁獲量を比較したが、始めに述べたように1年間の資料であり李ライン内で全く操業していない水域もかなり広いから、その点について何とも言えないが、現在本邦船出漁範囲内に関する限りキグチ、カレイ、タチ、ヒラメ、アカシタ、ホウボウ、カナガシラ(大カナ)等の比較的冷水系の魚にとっては漁獲量からも、一曳網平均漁獲量からも、李ライン水域は重要な漁場となっている。[後略]

資料14 李ラインによる緊張関係

防長新聞 1953年9月21日号
李ライン / 下関を中心に解決の糸口をさぐる

1年9カ月にわたり沈黙を守った「李ライン」という名の死火山は、突如本月7日午前1時を期して噴火、宝庫済州島近海の漁場から日本漁船の追出しが始まり、水産界を不安のどん底に落しこんだ。その後日を追って韓国側の取締りは厳重となり、この方面での操業は事実上不能となり、波紋は水産界か

ら次第に各種産業体をおびやかしているが、これは単に業界の問題ではなく最近では独立国日本の国力問題にまで発展しようとしている。「なぜ問題がそこまで発展したか?」「李ラインとは何か?」また韓国の主張するものは何かなど基地下関を中心に解決の糸口をたどってみる。

覆えさる“公海の自由”／早急な解決は望めぬ

△李ラインとは何か＝昭和27年1月19日、韓国大統領李承晩は「韓国海洋主権」を宣言して当時既存のマ・ラインより更に30余マイル日本に食いこんだ洋上に李ラインなるものを全く一方的に設定した。もちろん事前になんらの予告はされなかった。韓国の主張するライン設定の主旨は国際条例にならった韓国漁場内の資源保護であるといわれているが、これは後になって日本漁船の取締りに当たった韓国官憲の「赤色分子の侵入禁止」「領海は沿岸3マイルまで」という言葉からすれば全く理由とはならない。一口にいえば、幾年と続けられた済州島近海を中心とする漁場の漁業実績から「漁族の宝庫」を手中に納めこれを独占しようとしたにすぎない。しかしマ・ラインの廃止に引続いて設定された国連防衛水域（クラーク・ライン）のため、取締りに韓国の一方的な措置が許されず自然にク・ラインに便乗していたが、事実上李ラインはク・ライン停止まで有名無実の状態に置かれていた。

これが去る8月27日ク・ラインの停止にともなう、業界では李ラインの存廃については活発な意見が出されたが、大体「設定当時から日本側はみとめていない」という態度をとってはいたものの韓国の出方については十分注意を怠らなかった。

ク・ラインの撤廃で大挙日本漁船がライン内操業を始めたことは事実で、これが韓国側を刺激したことも事実のようだ。しかし、いずれにしても沿岸3マイル以上の公海に海洋主権を主張するということは未だかつて世界にみられなかったことである。李ラインは日本漁船にとって死活問題ばかりでなく、国際法上からも完全な違法でこれを認めるならば「公海自由の原則」は根底からくつがえされる。

夜間だけの操業

△李ライン問題の経過＝9月7日に端を発した韓国艦艇の日本漁船取締りは、現在のところ判明した韓国艦艇は6隻、いずれも米国貸与の艦艇に対して日本側としては巡視船、監視船約8隻が出動し広範囲

にわたって行動しているがこれら巡、監視船乗組の監督官は「取締り態度はきわめて親切であった」（監視船第六関丸監督官談）と述べ、いずれも「日本は李ラインを認めない」と回答しているものの一向に効果はないようである。その間9月10日には出漁船中サバはねづり船団は一応各根拠地港で待機の姿勢をとったが13日頃からは「出漁の見通しなし」と見切りをつけ各県母港に引揚げた。下関漁港を基地とするサバはねづり船団では合計40隻の各県船は9日を一航海として操業していたが、13日ごろから時期に入り16日には千葉県所属第六明洋丸を最後に全船引揚げ、また巾着船、中間底引船の打撃も大きく昼間はライン外に退避し、夜をまって一せい出漁という方法をとるなど危険な操業が行われている。

この現状に当然水揚げは減少の途をたどり事件発生前迄は平均一日の下関漁港水揚げは約30万貫、入港隻数40隻が普通とされていたが、事件後は平均1日10万貫、入港船10隻前後に減少した。

サバの宝庫“済州島”

△宝庫済州島漁場＝魚族の回遊状況は常に海中の水温、酸素、プランクトン、その他エサとなる生物などを追って行われる。済州近海のサバ漁場は東支那海のサバ群が季節的にこれを追って形作られるもので、とくに対州暖流がちょうど済州島沖合で朝鮮沿岸水帯を合流してプランクトン発生の好条件にあるため日本近海のサバ漁場としては第一に指摘されるものである。このほか同漁場ではアジ、グチ、ハモおよびタイ類の回遊も著しく、水産業者にとっては絶好の漁場であるとともに、第二次大戦中は出漁に各種の危険がともない漁獲が最小限度にとどめられたのも魚族繁殖に一層の拍車をかけ、28年度同漁場で水揚げされたサバはねづり船だけによる下関漁港の実績は189万577貫（県下関水産事務局調べ）と記録破りの好成績でその金額2億8132万円に達した。

また同漁場からの年間水揚高は、75億円（水産事務局調べ）であるだけに文字通りの宝庫を物語るが、一方漁民として譲れない立場にある。

敗戦後の無力を自認するな／各地で李ライン排撃大会

李ライン問題の発生と同時に業者に考えられるのは中共だ捕船であるが、これは李ラインの場合と全

く状況が異なるためほとんど問題にされていないが、“漁船捕獲”となれば業者に与えるショックはいずれも同様、宝庫を前にして業者の表情は日一日と深刻な様相を増している。

△今後の対策について＝「国際法の違反は日本政府としても強硬な態度で対処してもらいたい。そのためには国民の世論をそれまで盛り上げることがまず着手すべき第一条件である」と下関漁業対策委員長江口次作氏（日魯漁業下関支社次長）が語るごとく、外交交渉による解決方法以外には手がないようである。

事件の発生とともに、下関根拠地サバはねづり船団では協議の結果フリゲート船の出動を保安庁に要請したが実現せず、外務省当局の「日韓会談の再開と第三国の援助によって解決したい」という意向がつつえられているので事態の早急解決は全くのぞめない。

李ライン問題を重視した以西地区各底引協会支部では早速連合役員会を開催、各地区ごとに市民大会を開くことに決定、下関地区では15日下関市旧駅前広場に関係者3千人をあつめ李ライン排撃市民大会を開催したが、これが口火となって各地市場所在地でも同様“大会”が開催されようとしているが、さらに9月末には東京都日比谷公園で「李ライン排撃全国大会」が予定されている。機運はまさに一大国民運動にまで発展しようとしているが、下関市の大会において福田下関市長はそのメッセージに「この事態をそのまま放置するならば日本の国力は永久に韓国の不法行為に下じきとなる。敗戦後の無力をこれによって自認するようなことは断じてあってはならない」と述べ、海洋の一隅に偶発された“見えざるライン問題”は対国家間の国力にまで発展している。事態はすでに漁場の争いから遠くはなれて解決の端緒は外交交渉いかんにしか見出せないようだ。

資料 15 李ラインと下関水産

毎日新聞 1994年5月31日号
戦後50年—その78—李ラインと下関水産①／突然、公海上に主権宣言

「李（り）ラインと聞くと、今となっては懐かしいが、当時はともかく、いつ日本に帰れるのかと不安な毎日でした」。下関市熊野町の生田実さん（61）

は、韓国での抑留生活を振り返る。「結局我々は日韓会談を有利に進めるための人質だったんだよ」

日本の水産界は、戦前は朝鮮半島や中国周辺に好漁場を持っていたが、敗戦でそのすべてを失う。戦後は文字通りゼロからのスタートだった。

終戦直後、すべての船が連合軍の監督下に置かれ、1945（昭和20）年11月、連合軍総司令部（GHQ）は漁船の操業区域を指定（マッカーサーライン）、ようやく日本の漁業は再開された。しかし操業できるのは、全国でわずかトロール船4隻と底引き船30隻のみ。戦前の最盛期の5%にすぎず、翌年に約二倍に拡大されたものの、漁民にとっては納得のいかないものだった。

サンフランシスコ講和条約によりマッカーサーラインは52（昭和27）年4月の失効が決まり、漁民の期待は当然高まった。ところが、条約発効前の同年1月18日、韓国の李承晩大統領は突然、朝鮮半島周辺の公海上にわたる広い海域で主権を宣言。いわゆる「李ライン」の設定だ。

「隣接海域へ主権を及ぼす」との内容に、日本政府は「先例を見ない独善的な違法行為」と激しく抗議。65（昭和40）年に日韓漁業協定締結まで、漁場確保のための交渉は13年に及んだ。李ライン撤廃運動を展開した下関水産振興協会事務局長、山本操氏（故人）は、「恨み果てない無謀なるもの。国際信義も何もないむちゃくちゃな海賊的行為」と自著「風説五十年」で怒りをあらわにしている。

54（昭和29）年10月、井上漁業（下関市竹崎町＝当時）所有のサバ釣り船、漁生丸（乗組員39人）が済州島付近で捕された。操機長の生田さんは22歳。今でも捕の様子がよく見える。[李ライン図を省略]

「朝6時ころ、操業していると、ものすごいスピードで韓国の警備艇が近づいてきた。逃げようとしたら機関砲で撃ってきた。船体は穴だらけ。よく死人が出なかったものです」

とうとう警備艇は船体をぶつけてきた。「相手はすかさず、こちらに飛び乗り『ストップ』と叫びながら空にむけピストルを撃った。抵抗する間もなく、ほぼ全員が押し込められました」

船は一路釜山へ。生田さんの約3年半にわたる抑留生活の始まりだった。[後略]（油井雅和）

資料 16 韓国抑留船員留守家族会連合会声明文

(株)下関水産振興会『十年のあゆみ』
1957年4月、28頁

韓国抑留船員留守家族会連合会結成に関する声明

韓国に不法拿捕せられた船員留守家族の盛り上げる力によって、各県毎に留守家族会が次々に結成され、本日茲に、韓国抑留留守家族会連合会が、盛大に結成せられるに至りましたことは、洵に内心の喜びを禁じえません。

父を、夫を、息子達を、平和な海域であるべき公海から、非情にも奪い去った韓国艦艇に、心からの怒りと、悲しみとを感ずる私達留守家族同志がこれから更に、しっかりと手をつないで、慰めあい励ましあいつつ、父の、夫の、息子達の、一日も速かに帰国できるため、一緒に努力を続けられますことは、悲しみの中にも、寂しさの中にも、何となく嬉しい明るい、心強さを感じるではありませんか。

皆さん、たまにくる父や、夫や、息子達からの手紙を、泣かずに読んだことが、一度でもあったでしょうか。

寒いにつけ、暑いにつけ、また雨につけ、風につけ、想うことは肉親の安否のことばかりです。起っても、居ても、いられないというのが、私達留守家族の気持なのであります。昨年暮にも、ことしの6月にも、皆んなで上京して、政府その他の関係方面へ、この気持を必死になって訴え続けました。

政府その他の関係の方々や、東京の皆さんも、非常に同情して下さったし、その後も、大変骨折って頂いている模様ですが、たびたびの耳よりなニュースにも拘らず、いまだに、一向実現しないのは一体どうしたわけでありましょうか。

それは、韓国の理解がないのか、政府の熱意が足りないのか、その外に大きな原因が、どこにひそんでいるのでありましょうか。

たとえどのような事情がありましようとも、この際、私達は私達の手で釜山で呻吟する父を、夫を、息子達を、取戻すために、立上がろうではありませんか。

私達の一つの願い、それは父が、夫が、息子達が、一日も早く帰ってくること、唯それだけなのです。

更にまた、父が、夫が、息子達が、帰ってくるまでは、政府が私達の生活援護の措置と、釜山への差

入れを強く要望しましょう。

茲に、韓国抑留船員留守家族会連合会の結成に当りまして、私達は関係団体の日韓漁業問題に関する諸般の運動と併行し、固い団結の下に、抑留船員の即時帰還と、留守家族の援護と、抑留者への差入実現のため、決然立って、力強い運動を展開することを内外に声明いたします。

昭和31年12月11日

韓国抑留船員家族会連合会

資料 17 日韓条約締結時までの拿捕・抑留の累計

(株)みなと新聞社『漁業で結ぶ日本と韓国』
1965年11月、107頁

[表 韓国、中国、国府拿捕漁船及び抑留乗組員調 を省略]

第4節 山口県の業者

資料18は、下関漁港における昭和20年代後半に至る漁船所有の資本・経営集中状況を見ていく(「以西底曳網漁業の現況」所収)。大洋漁業は、政府の減船措置で整理を行いながらも中小業者を吸収して集中化を果し、さらには他業種への多角化によって下関市場における独占的地位を築いた。資料19は、同時期の長崎、下関の漁船集中を例に、大経営が小経営を圧倒する優位性を解説している。

資料20は、下関港と対抗するもう一つの以西漁業基地、長崎との当漁業形態の相違を、労働問題の視角をまじえてまとめたものである。対照して類型化したため誇張がありそうだが、労務管理の視角から下関港の方が「近代的だ」とする理解が可能である。

資料 18 以西底曳における大洋漁業の比重

(株)水産事情調査所『水産事情調査月報』
21号、1952年1月、13～4頁

「大洋漁業」と一組船主

このような現状のなかで大洋漁業の以西底曳における位置は決定的になった。その所有漁船数を見れば、転換資本や、外地引揚資本がこの漁場から姿を消しているにもかかわらず、大洋は依然として王座を守るだけではなく54隻もの大量の整理が行われながら、逆に島根水産を吸収して底曳漁船の集中化を押し進めた。

[第12表 漁船集中状況 および第13表 下関市場における大洋の水揚高 を省略]

このことは以西の漁場を支配したことに止らず、漁船を集中したことは継続的に大量の類を供給することを可能にさせた。第13表によれば、下関の市場はほとんど「大洋」の魚類でうずまっている。このように「大洋」の漁船集中は市場の支配をまた完成させたのである。

さらに「大洋」は捕鯨、定置、巾着等多角経営を行うことによって漁業経営に弾力性を与え、造船および資材の自家生産を行って経費を削減し、運搬船および市場の株主として市場を支配して独占的地位を確保した。

しかるに、このような独占集中を行うことによって、現在の漁業危機を大洋漁業が果たして乗り切れるかどうかは疑問である。エントツに覆いをしてライン外操業をしていた現場を航空写真にとられ、国会で問題になったが（10月30日、衆院水産委での永田委員発言）これは大洋漁業の危機に対応する苦悶の現れではないだろうか。

資料19 漁船の集中状況

中央労働学園大学『下関長崎における以西底曳網漁業調査報告』1951年2月、48～55頁

II 大経営の小経営支配

大経営が小経営を支配する形態は、多岐にわたっている。しかし、わけてもその中心的問題は市況を支配しうる大経営の力にある。大経営の小経営にたいする支配形態は、何よりもまず大経営の市況を支配する力としてあらわれる。大経営の市況を支配する力は、下関と長崎では主としてつぎのような点にあらわれる。

[下関における漁船の集中、および表 長崎における漁船の集中 を省略]

大経営が漁船を集中しているということは、一方では競争の結果であるが、他方では競争のための有力な手段となる。それが競争のための有力な手段となる意義は、二つの面においてあらわれる。

第一、大経営が漁船を集中していることは、集団漁法を成立させる。魚がたくさんあつまっている漁区に大経営の船はあつまって集团的に漁獲する。

[表 漁区と日別の操業隻数 を省略]

表は昨年12月1日と2日における手繰船の操業

状況をしめしたものであるが、一つの漁区に多数の船が集中して操業していることがわかる。かような集団漁法は、大経営にたいし1～2組の船しかもたない小経営とは比較にならないほど多数の漁獲を保障する。

第二、大経営が船を集中していることは、大経営にたいし継続的な入港を可能とする。数隻しかもっていない小経営は、1カ月に数回しか入港することができない。数十隻をもっている大経営は、数十回の入港を継続的にすることができる。継続的な入港は、大経営をして市場に継続的に大量的に生産物を供給せしめる。たとえば下関における事実を1950年9月についてみれば、大洋は全水揚高の55.2%を占めており、他の29%は一社平均1.5%を占めているにすぎない。

生産物の継続的かつ大量的な市場への供給は、大経営をして市場にたいする支配権を確立せしめる。市場にとっては、大経営は最大の顧客である。顧客を逃がさないためには、市場は大経営にたいしてあらゆる便宜を提供しなければならぬ。かくして、継続的な入港は、市場にたいする大経営の発言権を強化せしめることによって大経営が市場において小経営を圧倒する最初的手段となる。[後略]

資料20 長崎と下関における以西底曳網漁業の経営形態比較

水産庁漁政部企画課『漁業における賃金制度に関する調査研究』1975年7月、21～52頁

以西底曳網漁業及び施網漁業における賃金制度の動向について“固定給と歩合給をめぐる展開”

大津昭一郎

1. 以西底曳網漁業の賃金制度の動向

[前略]

賃金制度は、出雲型の固定給（プラス歩合）に対して、阿波型は全歩合制（現在では最低保障付）であり、表1の如く、経営形態においては著しく対照的である。とくに日東漁業が固定給をとった社会的な条件としては、日水の戸畑を中心とした販売組織の確立が大きい。昭和恐慌時でさえ、一漁撈体（2艘）当りの償却後の利益は最高3万円、平均2万円であり、当時阿波型1漁撈体当りの償却後の利益は5～7千円であった。恐慌時で採算条件の悪い時期に、資本蓄積を行い、次の漁船を増やし、拡大投資

を行っていた。このような生産的に向上期には固定給をとった方が会社は利益拡大のための早道であった。そして、労働組織も、船長人事は会社で行い、阿波型の如く漁撈長制度をとらなかった。船員の雇入れについても出雲系は公募するので労働市場が広く分散的であったので、漁撈長が地縁、血縁関係から集中的に狭い地域から集めてくる労働力構成とは著しい相違がみられている。

[表 1. 経営形態よりみた手続の 2 型 を省略]
出雲型、阿波型の経営形態の展開についてかなりのちがいがみられているが、創業時には資本力の乏しい中小漁業者から出発しており、新造船、仕込資金等の資本については問屋資本に依存していた。しかし、その依存の形態も出雲型＝直営船に対し、阿波型＝契約船であった。

直営船方式＝漁業者間の平等出資による株組織の打瀬網から出発した出雲船団は、株仲間の代表は存在したが、絶対的な権力をもつ漁撈長（船頭）は存在しなかったため、問屋資本は漁船員ぐるみで漁撈集団を吸収して直轄する直営船方式を採用している。[後略]

第 5 節 次の 20 年間、昭和 40～50 年代の経営実績

資料 21 は、地元銀行による昭和 40 年代前半期の下関の以西漁業分析である（調査論文「下関漁港の現状と将来」所収）。この期では、筆頭業種である施網漁業の不振を尻目に、いくつかの合理化によって漁獲量を高めたのであったが、困難はむしろ、魚種の原料魚化や魚体の小型化を含む魚価低迷にあった。

この昭和 40 年代半ば期、業者を悩まし続けたのは慢性的な漁船員不足と労賃の高騰、そしてそこから象徴的に派生する「渡り鳥船員」問題だった。資料 22 と資料 23 の新聞記事は、そうした状況を活写している。

資料 24 は、昭和 40～50 年代の下関漁港水揚量の推移を追ったもの。日本一の水揚高の年であった昭和 41 年を基点にとると、20 年後の昭和 60 年には以西は 22% まで激減、合計のそれも 42% まで落ち込んだ。

資料 25 は、同 20 年間の西日本主要 5 漁港の水揚量推移を簡明に図示（18 頁）している。最小の水

揚げ量ながら新興ゆえ伸び盛りの松浦漁港を例外に、他の港（福岡、長崎、唐津）も一進一退の程なのだが、激減したのは下関港だけだった。ここで、下関基地がその趨勢を代表する形の以西底曳網漁業の特徴を、「合理化の 40 年代、衰退の 50 年代」と表現しておきたい。

昭和 41 年、下関を基地とした以西漁船は 186 隻（1 万 9563 トン）を数えたが、60 年は 41 隻（6628 トン）と上述水揚量に比例する形で著しく減少した。その原因のひとつは、昭和 48 年 11 月に本州と九州を結ぶ関門橋が開通し、トラック輸送の高速物流へとシフトするなかで、下関以西底曳船の長崎や福岡への基地移転や水揚げ移転が進んだことにもあった。資料 26 は、以西漁業の昭和 50～61 年の漁労体収支を 3 つの図でみたもの。昭和 51 年ではなんとかトントンの収支が急速に悪化、恒常的な赤字経営に陥った様子が鮮明である。

以西漁業従事者にまつわる諸指標をみておく。資料 27 によると、昭和 41 年、従業船員数は 1 万 440 人で、この時期まで昭和 20 年代の水準を維持してきた。しかし、これ以降昭和 53 年には 6097 人、58 年は 4582 人、63 年は 3434 人と大きく減少する。資料 28 は下関に限ったデータだが、昭和 41～51 年間に船員数が 2887 人から 1342 人へと、いち早く半減以上し、合わせて平均年齢が 32.4 歳から 38.9 歳への急上昇したことを示している。

資料 21 以西底曳網漁業の経済動向

山口銀行調査部『調査月報』90 号、
1970 年 9 月、17～8 頁

次に以西底曳網漁業についてみると下関漁港を本拠とする業者数、所属船数およびその漁獲高は表 9 のとおりであるが、斯業は施網漁業とはやや異なった問題をかかえている。すなわち、全体としての資源は施網同様減少傾向にあり、一網ごとの漁獲実績は必ずしも好調とはいえないが、これは漁船の大型化や航海日数の増大によってカバーされ、以西底曳全体としての水揚量は一応漸増傾向にある。水揚量は施網漁業ほど自由ではなく、根拠地漁港のほか一港の代替港が認められているものの漁船員労務対策上の必要もあって全般に根拠地水揚げが志向されているので下関漁港への水揚げもすでに述べたように漸増傾向を辿っている。[表 9 下関漁港を本拠とす

る以西底曳網漁業の操業実績 を省略]

以西底曳網漁業の経営上の問題点は魚価低迷にある。というのも、その漁獲物には比較的高値で取引されるエビ、タイ、ニベ等の惣菜物もあるが、その主体がタチ、エソ、ハモ、グチ等の原料魚であるところから練製品等の水産加工業の需要いかんでその単価がかなり異なり、近年は魚体の小型化やスケソウスリ身等の進出によって魚価が全体的に低迷状態にあり、業者の採算は次第に低下してきている。

このため、以西底曳網漁業の経営は全般に悪化傾向を辿っており冬期の東海エビ漁に重点を置く下関の業者には格別目立った変化はないが、他県業者の中には北洋底曳網に転換する者も現われ、業者数、漁船隻数はトロール同様概して減少傾向にある。

加えるに上述の施網漁業と同様に、ここでも漁船建造費の増大、人件費、物件費の増大等、収益性圧迫要因が等しくみられ、業者自身によるスリ身加工、あるいは練製品製造部門への進出による付加価値増大や、資源維持、経営安定、その他のための減船問題が真剣に検討されてきている。

資料 22 おことわり“渡り鳥船員”

防長新聞 1969年 12月 13日号
おことわり“渡り鳥船員”／企業防衛が目的／下関地区以西会が結束

下関地区以西底引漁業会社 11社で組織している「以西会」ではいよいよ 15日から渡り鳥船員の完全排除に乗り出すことになった。以西会に加入している 11社の所属船は全部で 30組（60隻）すでに日東漁業、三葉漁業、日米生産などでは完全に臨時船員を締め出しており、他の会社でも次第に臨時船員は減ってきている。

10月 15日当時、11社で約 50人近くいた臨時船員も各漁業会社の説得によりかなり固有船員に変わり、現在では 30人前後に減ってきた。各社とも新規漁船員の補充が続き次第、今後も臨時船員を締め出す方針で、現在はすでに一組当りの臨時船員は最高で 3人、ほとんどが 1人か 2人程度しか乗せていないという。

一航海契約の臨時船員の日当は平均 3千 3百円（1カ月 10万円）というのが最近の相場で、閑漁期には固有船員の収入をはるかに上回るが、盛漁期になるとその差はほとんどなくなる。しかし年間を通

じてみると収入面では臨時船員の方がかなりよいといわれ、臨時船員の増加する一因となっている。

一方、漁業会社側にも船員の定員がそろわず漁船の出漁が遅れると一日当たり 40万円近い減収となり、経済的な損失から“背に腹はかえられない”とやみくもに頭数をそろえる傾向が強く、臨時船員横行の素地をつくる要因をもっている。

しかし、その結果漁船員のモラルが低下し船内統制はとれず、経済的な得失より漁業そのものを崩壊させる、という危機感が業界内に強くなってきた。「以西会」が協力して臨時船員の排除に立ち上がったのも企業防衛が目的である。

ところが、下関地区だけでも全歩合制の 5社をはじめ全部で 8社がこの組織に加わらず、発足は最初から足並みが乱れた。全歩合制の福岡や長崎では、給与体系の違いもあって下関以上に漁船員の企業帰属意識が薄く、はじめから臨時船員的な要素が強い。

このため下関の「以西会」11社が協力して臨時船員を締め出した場合、これらの船員が下関の残り 8社や福岡や長崎へ流れる可能性も強い。その結果「以西会」加入各社の船員事情が悪くなり、逆に他の漁業会社の船員不足が緩和されるということも考えられる。「以西会」では一時的に船員事情が悪化しても、最後まで結束は乱さない、といい三葉漁業の緒方事業部長も「臨時船員の側でも二者択一を迫られているわけで、われわれが目先の利害得失に左右されず最後まで強い態度をくずさないことが成否のカギ」といっていることからみて、実施直後の 1、2カ月間の会社側、臨時船員の動きがとくに注目される。

資料 23 水産下関の素顔

防長新聞 1971年 11月 19日号
水産下関の素顔／その実態をさぐる（7）／漁船員／荒廃する海の職場／新卒者不足が拍車をかける

傷害、暴力行為、威力業務妨害、強要、監禁—これはシー・ジャックとして騒がれた漁船員による洋上での傷害事件の罪名である。

下関海上保安署の調べによると昨年 1年間に以西漁場で発生した洋上傷害事件は、小さなものまで数えると 40件近くになるという。

こうした事件が続発する直接の原因は、漁船員不

足からくる一部船員の資質低下である。下関を基地とする以西底引漁船は約 150 隻。2 隻が一組になり 25 人から 29 人の漁船員が乗り組む。下関だけで 1500 人近い以西底引漁船員が必要なわけだが、最近その数を確保するのが難しくなった。

大洋漁業や日魯漁業などのように名の通った大手の漁業会社はまだしも、以西底引漁業を経営する会社は大半中小企業だから、新しく若年層を漁船員に雇い入れるのはほとんど不可能。足らなくなった既存の漁船員を各社で奪い合っているのが現状だ。

乗組員の数がそろわないと漁船は出港できない。以西底引漁船が必要とする一日当たりの経費は 50 万円から 70 万円。漁船員が足りなくて一日出港が遅れると会社はそれだけ損をするわけだから、質を問う余裕はなく、とにかく船員の頭数だけそろえようとする。港から港を渡り歩く“渡り鳥船員”と呼ばれる質の悪い漁船員がつけ入るスキを与えているのも元はといえば漁船員の絶対数が足りないからだ。

“渡り鳥船員”の日当は 3 千円、月 10 万円というのが相場だが、盛漁期になると 4 千 5 百円ぐらいまではね上がることもある。彼らは一航海だけの契約だから全く気楽なもの。船内で酒を飲み、仕事はほとんどせず、さ細なことで暴力沙汰（ざた）に及ぶ。凶器をふるってシー・ジャック事件をおこすのは、必ずといってよいほど、こうした“渡り鳥船員”である。

漁船員対策、それは下関だけでなく、わが国水産界が抱える最大の課題のひとつである。愛媛県八幡浜出身で下関を基地とする大和水産は、以西底引業界内で魚をとるのが上手として評判の高い会社。その秘訣（けつ）は「船主と船員の相互信頼感が強く、運命共同体意識に徹底しているからだ」と井上国勝常務はいう。

そういえば下関地区でも成績のよい中小の漁業会社は、みんな漁船員の労務管理がうまくいっている会社だ。反対に所有隻数が多くても経営内容が悪い会社は船員確保ができず、漁船員問題でみんな苦労している。

大洋漁業下関支社の山尾義則勤労部長は労務管理のベテランである。その山尾さんがいま最も頭を痛めている問題は中学、高校新卒漁船員の確保だ。大洋の来年度の新卒漁船員数は水産高校卒 110 人、中

学卒 70 人が予定。山尾さんは勤労部全員にハッパをかけ、九州から東北地方まで手をのびし新卒者確保に当たっているが「どの程度集るか一卒業期がくるまではっきりした見通しが見つからない」という。

大企業の大洋ですらこんな調子だから、中小漁業会社だと縁故関係などで、よほど地縁血縁に恵まれた場合は別として新卒者の採用はまず絶望的。中小の船主にとって“頼みの綱”は下関船舶職員養成協会が毎年行っている中学新卒者漁船員研修制度。中国九州各県から漁船員を希望する中学新卒者を集め半年間養成する制度だが、同協会が今年集めた新卒者はわずか 11 人。それも 9 人は大手の日魯漁業への就職者だった。

食費や作業着などはいっさい会社が支給、年間 25 日の有給休暇もあり退職金制度も確立、以前にくらべると漁船員の待遇はかりよくなってきた。中学新卒者の初任給は手取り 5 ～ 6 万円は固いという。にもかかわらず漁船員希望が少ないのはなぜか。

ひとくちにいったそれは船内労働の過酷さにある。その中で最も労働の激しいのが以西底引漁業。その底引船も最近ではスリップ・ウェーをつけた船尾式に改造され投揚網作業はかなり機械化されたが、漁獲物の処理は相変わらず人手にたよっている。

厳冬、酷暑の中での魚種別、魚体の大小別の選別作業と箱詰め作業。わずか百トンから 2 百トン足らずの漁船の狭い甲板上で、その作業は終日続く。漁船員の休憩時間は一回が 2 時間前後の曳網中だけ。睡眠時間も 2 時間、3 時間と断続的。そのうえ海がシケる日もあれば、網が破れその修理に追われる日だってある。1 カ月も狭い閉鎖的な漁船の中でこうした単調な作業がくり返されると、繊細な神経の持ち主は大抵参ってしまう。漁船はせいぜい絶望的な男の職場である。[写真 新卒研修式 を省略]

港に戻っていた漁船員が酒場で羽目はずし、とかく陸の人間からひんしゅくを買うのも、洋上での彼らの生活にはストレスを解消する場がないことも原因だろう。[後略]

資料 24 下関漁港の水揚量の推移

山口県下関水産事務局『下関漁港関連市場緊急実態調査報告書』1987 年 7 月、7 頁

II 下関漁港の地位と漁獲物水揚げの動向

1. 下関漁港の地位

下関漁港は、早くから水産基地として栄えてきたが、近代的な遠洋漁業基地として基盤を確立したのは30年代のことである。

以来、以西底びき網漁業、まき網漁業のほか、沖合底びき網漁業、遠洋延縄漁業の基地として全国的にも主要な地位を占め、水揚量は年々増加し、また、水揚内容も極めて豊富で、昭和41年においては過去最高の28万トンの水揚げし、全国的にも最上位にランクされるに至った。しかしながら第2・3表に示すとおり、41年を境に、大型まき網漁場の遠隔化による下関漁港への水揚げの激減をはじめとして、以降年々減少し50年以降は15万トン台を割り低迷状態となった。

その後も国際漁場への依存度の高い当漁業にとっては、56年の以西底びき網の減船、韓国輸入水産物の激減等さらに、悪条件が重なり、60年の水揚量は12万1千トンにとどまることとなった。

今後もこの厳しい情勢は続くものと考えられ、市場関係者の一層の努力による集出荷対策の改革が望まれている。

2. 漁業種類別にみた水揚げの動向

水揚量が過去最高であった41年の漁業種類別の状況をみると、まき網漁業が12万3千トンで全体の43%を占め、次で、以西底びき網漁業の7万2千トン、25%、以下搬入魚（他市場から陸上搬入）4万5千トン、16%、沖合底びき網漁業1万1千トン、4%、韓国輸入魚1万1千トン、4%となっており、まき網漁業、以西底びき網業の2業種で全体の68%を占めている。その後10年を経て、当時最低の水揚げとなった53年についてみると、以西底びき網漁業は41年の43%の3万3千トンで、全体の24%、韓国輸入魚が41年の2.1倍の2万3千トンで全体の18%、沖合底びき網漁業が1.6倍の1万8千トンで全体の14%となっており、一方まき網漁業は41年のわずか14%の1万7千トンで、全体に占める割合も13%と激減している。

これを60年と比較してみると、以西底びき網漁業が41年の22%にあたる1万6千トンで全体の13%、韓国輸入魚が55%の6千トンで全体の5%、まき網漁業が3%の4千トンで全体に占める割合も3%と激減している。一方沖合底びき漁業は41年の2~3倍の2万5千トンで全体の21%、沿岸漁

業は2.6倍の1万3千トンで全体の11%、搬入魚は1.0倍の4万6千トンで全体に占める割合は38%となっており、3業種で全体の70%を占めている。（第2表参照）

すなわち、まき網漁業と以西底びき網漁業を主力漁業として発展してきた下関漁港は、この二業種の消長が盛衰の要因となっており、近年の水揚減少は、まき網漁業を主体として、その他、以西底びき網漁業等の減少によってもたらされたものであるといえる。〔後略〕

資料25 西日本主要5漁港の水揚量の推移

山口県下関水産事務局『下関漁港関連市場緊急実態調査報告書』1987年3月、15~8頁

3. 西日本5漁港水揚量の推移

西日本において、下関漁港と常に競合関係にある長崎・福岡・唐津・松浦の4漁港の動向を特別に調査した。その結果は第4表及び第2図のとおりである。〔図・表は省略〕

西日本5漁港の水揚げは、全体的には40年、41年の90万トンの大量水揚げの時期を除き、過去20年間若干の変動はみられるものの、概ね75~80万トン前後を維持している。したがって巨視的にみると、この漁獲量を5漁港が如何に荷引きするかが5漁港の課題となっている。

41年には、西日本4漁港全体水揚量の31%を水揚げし、最上位を占めていた下関漁港は、60年は16%と第3位の地位まで地盤沈下したが、これに対し、福岡漁港は41年28%、60年33%と逆に増加し、長崎漁港は41年27%、60年26%、唐津漁港は41年15%、60年15%と安定しており、また、54年10月に業務を開始した松浦漁港は55年5%、60年10%と順調に水揚げを伸ばしている。〔中略〕

以上のことから、下関漁港水揚げ激減の主因は、主漁場の遠隔化と漁港に近い福岡、長崎、唐津等の各漁港が積極的な集荷対策を行い、併せて調整保管施設等を順次積極的に整備したものである。

資料26 以西底曳網漁業の経営状況

水産庁『主要漁業の概要』
1989年3月、164~5頁

5. 漁業経営の状況

(1) 近年の燃油価格の低下により経営条件がやや好転し、黒字漁労体の割合が増加し、漁労体平均でみた収支キャップの縮小してきているが、赤字漁労体は依然として8割近くあり、黒字漁労体が増加したとはいえ1,000万円未満の黒字幅のものが4割あるなど、厳しい状況が続いている。

(2) なお、以西底びき網漁業については、近年、漁船の建造が手控えられてきたためもあって、支出に占める減価償却費の割合が極めて低い水準となっている。

[3つの図 ◎漁業利益の黒字・赤字別漁労体構成の推移、◎漁業利益の黒字・赤字幅別漁労体構成の推移、および◎漁労体収支内訳の推移、を省略]

資料 27 以西の漁業者と従業船員数

(社)日本遠洋底曳網漁業協会『二拾年史』
1968年3月、264～5頁

二 漁業者および従業船員

戦前(昭和15年)の以西漁業者数は、トロールが4社、底曳網は9社・1団体・85個人の計99であるが、このうちトロールと底曳網と重複している3社があるので、合計96経営体によって操業されていた。

この年の個人所有底曳許可隻数は171隻であるから、85で割った算術平均では、個人はいわゆる一組経営ということになる。戦後は、在来の漁業者のほか、外地引揚げ漁業者および他種漁業者が以西漁業を経営、さらに他産業からの進出もあって、2百を上回る漁業者数となった。

昭和25年末現在の水産庁調査によると企業体別底曳経営は、会社が56で407隻、団体が6で19隻、個人が89で253隻で、これをそれぞれ単純平均すると、会社が7.3隻、団体が3.2隻、個人が2.9隻となる。この頃から経営不振で脱落する個人漁業者が多くなり、その後10年間で漁業者数は半減した。

昭和41年末現在では、会社が65で594隻、団体が2で6隻、個人が30で120隻であり、単純平均すると会社が9.4隻、団体が3.0隻、個人が4.0隻となる。これを前の水産庁調査と比較すると、16年間に会社と個人の平均所有許可隻数は増加しているが、半面、会社数に大きな変化はなく、個人経営

者は逐年減少しているもので、廃業した個人の許可が他の個人および会社に移った傾向を示している。

従業船員数は、ここ20年間、大きな変化はない。

トロール船の大幅な減少、底曳網漁船の減船整理などにもかかわらず船員数に相違がないのは、漁船の大型化も一つの原因となっているが、そこに問題点があるとされている。

漁船の大型化に際しては当然、作業効率を高める設備が導入されて省力化が図られるはずであり、それが逐次実現されることによって一隻当りの必要船員数も減少するわけで、その傾向は既に示されている。[第1表 以西底曳漁業の漁業者および従業船員数を省略]

資料 28 以西底曳網船員数・年齢調査

阪本楠彦編・東京大学農学部農政経済教室『漁業の労働力構造に関する研究』1977年6月、179頁
[表3 以西底びき網船員数・年齢調査を省略]

第6節 中国・韓国との競争から資源管理型漁業へ

資料29は、二百海里体制の進展とともに、以西底曳船が対象とした東海・黄海の底魚漁獲が、事実上中国・韓国の制圧下になったことを示している(片岡千賀之「東海・黄海の漁場利用と漁業管理」所収)。日本では、以西漁業は採算に合わなくなってしまったのである。資料30は、国際協調で資源管理型漁業を確立しようという日本政府の訴えである。

資料 29 東海・黄海の底魚漁獲量

漁業経済学会『漁業経済研究』第39巻
第2号、1994年9月、34～54頁

はじめに

国際的に200カイリ体制が定着し、今年11月に国際海洋法条約が発効するなかにあって、東海・黄海は200カイリ体制をしいていない例外的存在となっている。厳密には、沿岸国のなかで北朝鮮(朝鮮民主主義人民共和国)は200カイリ経済水域を設定しているが、主要な漁業国である中国(中華人民共和国、本文では台湾を別記する)と韓国(大韓民国)は設定していないし、日本の200カイリ漁業水

域も東経 135 度以西は除外され、また中国・韓国漁船に対しては適用していない。

東海・黄海は国際入り会い漁場であるといっても、世界が 200 カイリ体制に入る前から日本と中国、日本と韓国の間で漁業協定が結ばれ、漁業の枠組みができています。しかし、その後、中国と韓国の漁業発展によって資源の減少・枯渇が著しく進行し、日本が漁場を独占しているような状況下で結ばれた上記の漁業協定はさまざまな矛盾を抱えるようになり、また、上記の協定だけでは不十分なことが明白になっている。中国と韓国の国交樹立、あるいは国際海洋法条約の発効という情勢変化もあって、従来の枠組みの見直しが必要になってきている。

[表 1. 東海・黄海の底魚漁獲量 を省略]

ちなみに、表 1 で東海・黄海における中国、韓国、日本の底魚漁獲量の推移をみると、70 年の 3 ケ国の漁獲量は 127 万トンであったが、80 年は 187 万トン、90 年は 237 万トンと年々増加している。国別では、日本の優位は崩れ、その漁獲量は減少の一途をたどり、韓国は 70 年代に躍進したが、80 年代に入って低迷し、かわって中国が 80 年代に大幅に漁獲量を伸ばしている。

主要漁業国は日本から韓国へ、韓国から中国へと転移してきた。全体の漁獲量が増えたから資源の減少・枯渇はないというのではなく、反対に資源の減少で収益性が低下し、採算レベルの高い国から順に縮小・撤退してきたのである。漁業発展の目ざましい中国でも近海の資源管理を強めている。

漁業の枠組みの再構築・共同管理が必要になっているといっても、分断国家であるという現実、領土や大陸棚主権をめぐる争いもあって、それに至る過程は容易ではない。それで、各国は程度の差こそあれ、共同管理を念頭に置きつつ、個別漁業構造の改編や資源管理に着手している。[後略]

資料 30 資源管理型漁業

毎日新聞 1994 年 3 月 6 日号
資源管理型漁業確立へ／中国、韓国と官民一体で／
下関市で県国際漁業セミナー

県国際漁業対策協議会（会長・平井龍知事）のセミナーが 5 日、下関市の水産会館であった。

講師は外務省経済局の飯野建郎・漁業室長。「最近の漁業に関する国際情勢」の題で講演し、資源管

理型漁業の確立のため中国、韓国と官民一体の協力的体制作りが必要との考えを示した。また捕鯨問題では「21 世紀に百億の人口を支えるには海洋資源の持続的活用が不可欠、これを陸上でまかなうなら牧草地を作るのに大量の森林を伐採することになり、重大な環境破壊になる」と訴え、地球的規模の食糧問題に力点を置いて捕鯨再開への各国の理解を求めていく姿勢を強調した。

同協議会は県漁連や下関水産振興協会、県遠洋延縄協議会など 6 団体と県、下関市、豊浦町など 4 市 3 町で構成。10 年ほど前から国際漁場の問題について毎年セミナーを開催、この日は約 50 人が参加した。