

## 関東州租借地における漁業構造の変貌

—1920年～30年代の機船底曳網漁業を基軸に—

彭 瑋<sup>1</sup>・伊藤 康宏<sup>2</sup>

### Transformation of Fishery Structure in the “Kanto Region”: Focusing on the Dragnet Fishery in the 1920s–30s

PENG Wei<sup>1</sup> and ITO Yasuhiro<sup>2</sup>

#### Abstract

After the Russo-Japanese War, Japan acquired the leasehold of the “Kanto Region”, which encouraged the process of fishery activities. This research discusses the fishery characteristics and the transformation of fishery structure in the Kanto Region focusing on the dragnet fishery in the 1920s–1930s. The research confirms the historical facts in the following three aspects: 1) the transformation of fishery structure in regulation and policy, number of households and persons, fishing-boat, amount and species of fish catch; 2) the transformation of the regulation and policy from promotion to restrict about the dragnet fishery; 3) expanded production of the dragnet fishery and promotion of the high horsepower management.

**Keywords:** Kanto Region, dragnet fishery, fishery characteristics, the transformation of fishery structure

#### 1. はじめに

日露戦争後、ロシア租借地（「関東州」）<sup>1)</sup>の獲得によって内地からの漁業進出が加速した。この点について彭瑋・伊藤康宏（2019）<sup>2)</sup>では1905年～1925年の時期を対象として関東州水産業の形成と展開過程を検討した。本研究はその続編にあたり、1920年～30年代における関東州租借地の漁業の特徴、その変貌過程を解明することを課題とする<sup>3)</sup>。その視点として①漁業の構造的な変貌、②機船底曳網漁業の制度・政策、③機船底曳網漁業の生産と経営を中心に検討する<sup>4)</sup>。なお、本論に関する先行研究については各論で取り上げる。

#### 2. 漁業の構造的な変貌

##### 1) 制度・政策

1920年代初め、関東州水産界においても機船底曳網漁業を基軸とした資本制漁業が勃興・発展し、構造的な変貌がもたらされた。このような動きに対して漁業・水産法制度面では1920年代半ばに「関東州漁業規則」「関東州水産会令」「関東州水産会魚市場規則」が公布された。以下、法整備状況を見ていく。

「関東州漁業規則」は1925年8月に公布された。同規則は全34条で、第1条では漁業について、第3条では「長官許可」による漁業を漁具・漁法の運用に基づいて「一定ノ水面ニ漁具

<sup>1</sup> 鳥取大学大学院連合農学研究科 <sup>2</sup> 鳥根大学

受付日：2020年3月19日 受理日：2020年5月20日

ヲ建設又ハ敷設シテ為ス漁業」等9つに分類し、そのなかに新たに機船底曳網漁業に該当する「汽機」と「発動機付船舶」の漁業を規定した<sup>5)</sup>。さらに第4条では許可期間は10年以内として漁業毎に規定し、第13条では漁業許可証（漁業鑑札）の売買、譲渡・貸付を禁止した。なお、専用漁業を含む漁業権と漁業組合については1938年5月公布の「関東州漁業令」<sup>6)</sup>で初めて規定された。

「関東州水産会令」は1926年5月に公布された。これは漁船動力化と系統組織化の問題に対処すべく制定された内地の「水産会法」（1921年4月公布）<sup>7)</sup>、植民地における「朝鮮水産会令」（1923年3月公布）、台湾「水産会法」（1924年2月施行）と連動したと見られる。同法令は目的・法人・事業と組織等について全25条からなる。関東州水産会は前身に当たる関東州水産組合の資産等を継承し、同年9月に設立された。さらに「大量生産時代」に対応する形で関東州水産会が魚市場の運営を担えるように「関東州水産会魚市場規則」が同年12月に公布された。同規則は市場業務や仲買人等について全15条からなる。そして1927年2月に関東州水産会は従来から魚市場を経営していた満洲水産株式会社から魚市場業務を継承した<sup>8)</sup>。

## 2) 戸数と人員

つぎに1920年代から1930年代までの関東州における「漁業」戸数・人員の動向を『関東庁統計書』等から見ておく。まず全「漁業」戸数

（日本人漁民は定住者のみ）は1920年の2,804戸から1938年の3,641戸に推移し、全人員数は8,497人から12,157人に増加した。日本人定住者の「漁業」の戸数は1920年の86戸から1938年の181戸に倍増し、人員数は1920年の130人から1938年の998人に大幅に増加した。一方、中国人「漁業」の戸数は1920年の2,718戸から1931年が5,625戸とピークに達し、1938年は3,460戸に減少した。中国人「漁業」の人員数は1920年の8,367人から1929年の19,664人とピークに達し、1938年の11,159人に減少した。ちなみに内地から関東州への出漁漁船は1920年の271隻から1938年の194隻に減少し、「出漁者」は1920年の1,460人から1938年の910人に減少し、一部は関東州に定住した。

## 3) 漁船

漁業技術の発展と共に、この時期、内地・外地において漁船の動力化・大型化が見られた。表1は1920年から1938年までの関東州における漁船種類別の変遷を示している。

中国人漁船は、5,000隻前後で推移したが、大半は零細・小規模な無動力の戎克、舳板が中心であった。動力船は1920年代半ばに登場し、1930年代には30数隻と若干、増加したが、伸び悩んだ。一方、日本人漁船は全体の1割も満たない隻数であったが、1920年代前半に動力漁船が登場して以来、1930年代に急増し、1938年には日本人全体の8割弱の213隻までになった。

表1 1920年～1938年の関東州における漁船種類別の変遷

民族別	漁船種類	1920年	1930年	1938年
日本人	無動力船（日本型・西洋型）	105	50	62
	動力船（発動機付き）	6	85	213
	合計（隻）	111	135	275
中国人	無動力船（戎克・舳板・日本型）	4,307	5,996	4,703
	動力船（発動機付き）	—	30	34
	合計（隻）	4,307	6,026	4,737

出所：『関東庁統計書』、『関東庁統計要覧』各年より作成。

## 関東州租借地における漁業構造の変貌

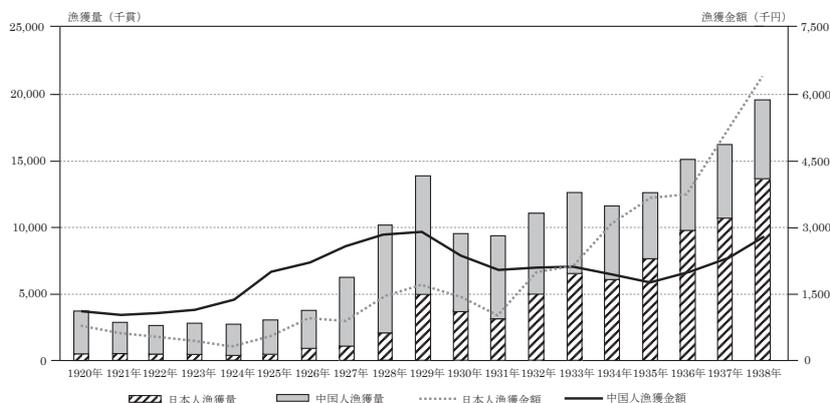


図1 関東州における漁獲高の変遷（1920年～1938年）

出所：『関東庁統計書』各年及び岡本正一（1940）『満支の水産事情』より作成。

### 4) 漁獲高

図1は1920年から1938年までの関東州における漁獲高（数量と金額）の動向を示している。

漁獲高は1920年の3,807千貫・1,945千円から1938年の19,745千貫・9,245千円に大幅に増加した。日本人の漁獲実績は1920年の529千貫・822千円から1938年の13,629千貫・6,429千円に急増した。なお、1930年、31年は世界恐慌の影響で一次的に落ち込んだ<sup>9)</sup>。一方、中国人漁業は、1920年代の漁獲実績が日本人漁業を大幅に上回っていたが、1929年をピークに漸減し、1938年は6,116千貫・2,816千円に減少した。なお、1933年以降、日本人経営の機船底曳網漁業の発達によって中国人と日本人の漁獲実績が逆転し、両者の一人当たり生産性の格差も拡大した<sup>10)</sup>。

### 5) 漁業種類

ここでは統計的に漁業種類が確認できる1928年<sup>11)</sup>と1933年<sup>12)</sup>の2つの史料から大連管内の漁業の動向を見ておく。大連管内における主な漁業は、1928年では機船底曳網86隻（うち日本人72隻、中国人14隻）、タイ延縄95隻（うち日本人52隻、中国人43隻）の漁業の他、中国人の代表的な漁業としては風網23隻、桁網195隻、釣漁218隻、雑漁（叉・釣）98隻であった。これら漁業にその他を含めた「主とする漁業」漁船は合計825隻であった<sup>13)</sup>。その後の1933

年の主な漁業として機船底曳網117隻（うち日本人107隻、中国人10隻）、風網12隻、流網50隻、桁曳網70隻<sup>14)</sup>、延縄漁業ではタチウオ延縄181隻・グチ延縄45隻・その他延縄70隻他、潜水器6隻、海士10隻で、合計が3割減の606（607）隻<sup>15)</sup>となった。この減少の大半は中国人漁業と見られる。この動きを少し細かく見ると、日本人の代表的な漁業であった機船底曳網は72隻から107隻に増加し、タイ延縄は52隻から5隻（中国人経営不明）に激減した。一方、中国人の代表的な漁業では風網が23隻から12隻に半減し、桁（曳）網が195隻から70隻へと大幅に減少した<sup>16)</sup>。

## 3. 機船底曳網漁業の制度・政策の変遷

### 1) 背景

帝国日本における機船底曳網漁業制度・政策について古くは中川恣（1958）<sup>17)</sup>の古典的な成果がある。近年では新たな視点（内地・外地の政策的比較及び関係海域の「統合管理」等）から藤井賢二（2002）<sup>18)</sup>と片岡千賀之（2013a）<sup>19)</sup>の成果がみられるが、関東庁の機船底曳網漁業の制度・政策については具体的な検討課題が残されている。これらの先行研究と表2を踏まえて関東庁の機船底曳網漁業の制度・政策を2つの時期、①1920年代の奨励期と②1930年代の規制期を設定し、検討していく。

表 2 関東庁の機船底曳網漁業の制度・政策の変遷

1920年	関東庁の民間業者に最初の許可（7月）、関東庁水産試験場の操業試験（10月）
1925年	「関東州漁業規則」8月公布（機船底曳網漁業等の長官許可）
1926年	農林省「支那東海黄海漁業協議会」4月開催（機船底曳網漁業等の規制方針、～1929年4回開催）
1928年	関東州水産会「水産事務打合会」11月開催（機船底曳網漁業の方針検討）
1930年	関東庁「機船底曳網制限方針」3月通牒、農林省「支那東海黄海漁業打合会議」5月開催
1932年	関東庁「（機船底曳網）漁船許可方針」10月通牒
1934年	関東庁「発動機船手繰網漁業許可方針（内規）」8月作成
1938年	「関東州漁業令」5月公布（機船底曳網漁業等の罰則規定）

注：執筆者作成。

表 3 1920年～1937年における関東庁の機船底曳網漁業の漁船許可隻数の推移

漁船/年別	1920	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1937
大連置籍船	4	0	7	10	20	49	67	71	81	85	90	96	119	128
内地船	0	2	—	約120	78	64	86	83	19	14	16	25	17	7
*合計	4	2	7	約130	98	113	153	154	100	99	106	121	136	135

注：\* 旅順籍の漁船は含んでいない。原史料の数字ミスを訂正している。

出所：関東庁水産試験場（1934）『関東州機船底曳網漁業の推移』、「関東州に於ける中心的漁港施設（四）」関東州水産会（1935）『会報』、片岡（2013a）により作成。

表 3 は 1920 年～1937 年の関東庁の機船底曳網漁業の漁船許可隻数の推移を示している。1920 年代は全体として許可隻数が増加傾向を示している。とくに前半は内地船を中心に、後半からは大連置籍船が増加した。1930 年代に入ると、全体としては増加傾向を示したが、内実は内地船が大幅に減少し、大連置籍船が一貫として増加した。

## 2) 奨励期

機船底曳網漁業は 1913 年に内地で発明され、短期間に普及・急増したが、各地で漁業紛争を引き起こした。そのため農商務省は「機船底曳網漁業取締規則」を 1921 年 9 月に制定し、5 年以内の知事許可制、禁止区域の設定、50 トン以上の大型船抑止の方針を取った。その後、1924 年 10 月に水産局長通牒「東経 130 度以西を漁場とする機船底曳網漁業の新規許可停止」を発した。台湾では 1924 年 2 月施行の「漁業法施行規則」と 1926 年 3 月公布の「トロール

漁業、機船底曳網漁業及び捕鯨業取締規則」によって機船底曳網漁業は①行政官庁の「許可漁業」（同「施行規則」第 35 条）に規定され、② 30 トン以上の許可規定（同「取締規則」第 10 条）と③禁止区域の設定（同「取締規則」第 11 条）の措置が取られた<sup>20)</sup>。朝鮮では 1911 年に「漁業取締規則」を制定して、底曳網を総督の許可漁業とし、1920 年に初めて同漁業の許可と漁船の制限（200 隻と 50 トン以上の不許可）措置が取られた<sup>21)</sup>。

このように 1920 年代半ばまでに内地・植民地において機船底曳網漁業は段階的に規制が強化されてきた。関東州の許可数は、大連置籍船が 1920 年の 4 隻から 1925 年の 10 隻に増加し、内地船が 1923 年の 2 隻から 1925 年の約 120 隻に急増した<sup>22)</sup>。これは 1920 年代前半に関東州における機船底曳網漁業の好成績と有望性が宣伝されたため、内地船が殺到したことによる<sup>23)</sup>。このようななか 1925 年 8 月に「関東州漁業規則」が公布され、機船底曳網漁業について初め

て①長官許可、②禁止区域の設定、③渤海の5・6月（タイ産卵期）操業は長官の毎年許可の3点を規定した<sup>24)</sup>。

農林省は1926年から1929年まで毎年4月に「支那東海黄海漁業協議会」を開催した。農林省のほか関係機関として関東庁、朝鮮・台湾両総督府、樺太、外務省、その他関係府県主任官等が出席し、支那東海・黄海及渤海における魚族の繁殖保護と漁業の制限、日中両国間の漁業問題<sup>25)</sup>、汽船トロール漁業及機船底曳網漁業の取締及び機船底曳網漁業許可に関する件等が検討され、方針が示された。以下では同会議に出席した担当官の発言から関東庁の機船底曳網漁業の方針を見ておく。

第1回（1926年開催）では「機船底曳網漁業許可ニ関スル件」に対して①内地船への対応が難しいので規制（隻数制限）措置は取らない、②今後の日中漁業交渉における実績主義の観点から漁業許可申請を受け付ける、③冬期の漁場条件から大型船を可とするので、トン数制限は取らない等としている。そして農林省事務官の「今後多数許可セントスル際予メ打合セラルル意思ナキヤ」の問いについて関東庁担当官は「無言」であったことから、許可隻数に関する漁業調整は消極的と見られる<sup>26)</sup>。

その後、開催された第2、3、4回の協議会では機船底曳網漁業許可方針について発言は確認できない。第3回会議後の1928年11月に関東庁会議室にて「関東州水産会の水産事務打合会」<sup>27)</sup>が開催されている。同会議では「機船底曳網漁業は内地各府県及朝鮮に於いても夫々船数の制限を為せり、本州は創業の際なりしを以て制限法を設けざりし」が、このまま放任すると資源荒廃の憂いもあり、また内地船に対して漁場開放の状態が続くと、「州内居住漁業者の発展を阻害する患あり、比の際適當の制限法を設くる要あるが如し其の可否」について関東庁を交えて関東州水産会内で検討している。ただし議論の詳細及び結論は確認できない。

先に表1で漁船の動力化の進展を見たが、この点について関東庁は州内漁業の振興を図る

ために1925年から機船底曳網漁船を含む発動機付改良漁船の建造に対して奨励金を交付している。これによって発動機船は、1925年2隻、1926年1隻、1927年11隻、1928年12隻、1929年21隻が建造された<sup>28)</sup>。ちなみに対象者の6割は日本人経営者であった。

### 3) 規制期

片岡（2013a）によると、1930年5月に開催された「支那東海黄海漁業打合会議」では内地と外地の関係者で最終的な漁業調整が主題であったとされている。具体的には農林省は、①同海域においてトロール・機船底曳網の漁業は現在以上には許可しないこと、②機船底曳網の総トン数を増加させないことでもとめようとしたが、関東庁は、「関東州在住者以外は新規許可しない方針といい、州内の機船底曳網は奨励しており、農林省の要請には従えないと回答している」とある<sup>29)</sup>。

関東庁は、「支那東海黄海漁業打合会議」に先立って1930年3月の「機船底曳網漁業制限方針」<sup>30)</sup>を通牒した。その後、1932年10月に「（機船底曳網）漁船許可方針」<sup>31)</sup>の通牒、1934年8月に「発動機船手繰網漁業許可方針（内規）」<sup>32)</sup>の作成といった段階的な機船底曳網漁業の規制に乗り出した。以下ではさきに取り上げた農林省会議直前の1930年3月に出された「機船底曳網漁業制限方針」とその後の1932年10月に出された「漁船許可方針」を検討する。

「機船底曳網漁業制限方針」が出された背景としては①機船底曳網漁業が著しく増加したこと、②経済不況と銀価暴落、魚価低落によって漁業経営が困難に陥り、これを打開するために当分制限を行い、当業者の保護、堅実なる発展を助成する措置が取られたとしている。この内容は、内地からの通漁者向けと管内在住者向けの2つに区分されている。内地船に対しては①新規許可の禁止と「同一漁船」の継続出願のみ許可（水産会魚市場への漁獲物の上場の義務付け）、②渤海での5、6月（タイ漁期）の新規許可の禁止の2つであった。管内居住者に対しては、③

置籍漁船のみの許可、④40トン・80馬力以上、船齢3年未満の漁船の新規許可の2点であった。

その後、1932年10月に関東庁は、州内機船底曳網漁業の新規出願に対して今後一年間許可しない旨の「漁船許可方針」を関係機関に通牒した。その方針は甲（管内在住者向け）と乙（通漁者向け）の2つに分け、整理された内容であった。甲の管内在住者に対しては、①向こう一年は新規許可しないが、需給情勢等を踏まえて「特別の詮議」を行うこと、②管内在住者の漁業許可を取得した、資産信用が確実な者が新規出願する場合に「詮議」を行うこと、③40トン・80馬力以上の新造（優秀）代船等による漁業継続出願の場合のみ「詮議」を行うこと等の例外措置を規定している。乙の通漁者に対しては新規許可の禁止を前提に、2つの「継続出願」に対する許可方針を規定している。すなわち、①関東州を根拠に操業し、水産会魚市場に漁獲物を上場する場合と②1933年2月15日迄に「漁業継続」の許可を受け、水産会魚市場に漁獲物を上場する場合の2つに限り、許可の有無を「詮議」する条件を付けている。

これらから関東庁の機船底曳網漁業政策は、内地（出漁）船に対する規制強化（新規許可の禁止と継続許可条件の規定）<sup>33)</sup>とともに関東州内の置籍船（経営者の居住条件と漁船の登録条

件を満たした漁船）に対しても暫定的ではあるが、水産物需給の情勢と堅実経営及び「大規模」優秀船の条件付きで許可する方針に転換した。

#### 4. 機船底曳網漁業の生産と経営

##### 1) 機船底曳網漁業の生産

関東州における機船底曳網漁船の増加と周年操業化に伴い、大連魚市場の取扱実績は数量が1928年の3,212千貫から1938年の14,955千貫に、金額が1928年の2,717千円から1938年の8,781千円に増加していった。

図2は機船底曳網漁船の大連魚市場への水揚げ数量・金額とその比率の推移を示している。機船底曳網漁業の水揚げ数量は1928年の2,323千貫から1938年には5倍強の12,644千貫に増加し、水揚げ金額は1928年の976千円から1938年には5倍強の5,704千円に増加した。この間の機船底曳網漁業の占める割合は、数量で72%~92%、金額で36%~69%を占めるまでに増大し、基幹的な地位を確立した。

機船底曳網漁業の魚価（円/貫）は1929年、1930年の世界恐慌の影響で1928年0.42、1929年0.34から1930年0.27、1931年0.24、1932年0.28へと下落傾向をたどり、前述したとおり「漁業許可」の規制と合わせて内地船は激減した。その後は、1931年の満州事変の勃発と1932年の



図2 大連魚市場における機船底曳網漁業の水揚げ実績と比率の変遷

出所：関東庁水産試験場（1935）『関東州機船底曳網漁業の推移』、関東州水産会（1937）『会報』11（5）、関東州水産会（1937、1938）『大連魚市場事業概況』により作成。

満州国建設によって在留日本人が急増し、さらに銀価の騰貴によって消費者の購買力が拡大し<sup>34)</sup>、それによって魚価は、1933年0.33、1934年0.36、1936年0.36と推移し、1937年以降は0.45と恐慌前の1928年を上回るまでに回復した。このことは機船底曳網漁業経営にも好影響をもたらしたと思われる。ちなみに1938年の大連魚市場に水揚げした機船底曳網漁船は日本人経営が63名(内1社)・134隻、中国人経営が6名・8隻であった。日本人の階層別構成は22隻層1社、5隻層2名、4隻層2名、3隻層1名、2隻層25名、1隻層33名で、中国人の階層別構成は2隻層2名、1隻層4名であった。このうち最上の22隻層は日本水産系列の日満漁業株式会社であった<sup>35)</sup>。

## 2) 1930年代における機船底曳網漁業経営

関東州における機船底曳網漁業史料(経営)について張實樹(1932)<sup>36)</sup>、岡本(1940)、吉木武一(1980)<sup>37)</sup>、片岡千賀之(2013b)の先行研究では言及されていない。ここでは経営概要が把握できる関東水産試験場(1935)『関東州ヲ中心トスル水産物需給ニ関スル調査(生産ノ部)』<sup>38)</sup>における「機船底曳網漁業」(大連・旅順)調査報告を中心に経済恐慌、水産資源問題や日

中間の情勢・紛争を抱えながらも順調に推移してきた1930年代前半の機船底曳網漁業の経営的特徴を解明していく。

同報告は根拠地のある大連と旅順の2つの地域を対象とし、「漁業」と「漁獲物ノ処分」(流通)<sup>39)</sup>について、さらに前者は漁業と経営の概要について調査している。以下、階層馬力別の経営概要を調査している大連を根拠地とした二艘曳の機船底曳網漁業経営を中心に見ていく。

漁業の概要は以下のとおりである。①漁期は1月～12月で、「但シ七、八月ハ殆ント休業」。②操業は春秋期ではほとんど二艘曳が主で、冬期では二艘曳と一艘曳とが半々で、1統平均航海は29回。③主漁場は春秋期が山東省沿岸、渤海各沿岸、長山列島付近、冬期が山東高角南方沖合。④漁船(漁具)は大連置籍船が117隻で、内訳は日本人船主107隻、中国人船主10隻、機関の馬力は日本人船が40～120馬力、中国人船が30～110馬力(70～90馬力クラスは無し)。⑤従業員・職階構成は船長、機関長、水夫長各1名(日本人または朝鮮人)、「水漁夫」4～6名(主に中国人)、油差1～2名(朝鮮人等)の合計9～10名。

つぎに階層馬力別の経営概要(a水揚げ金額、b消耗品費、c人件費、d総経営費、e利益金)について表4に基づいて検討する。

表4 1933年の関東州における階層馬力別の経営概要(単位:円)

階層別馬力(調査件数)	50(5)	60(7)	70(5)	80(27)	90(6)	平均
a 水揚げ金額	18,090	20,057	23,051	26,008	28,371	23,115
b 消耗品費	7,290	8,095	12,920	10,937	10,764	10,001
c 人件費計	4,278	5,097	5,844	6,116	6,121	5,491
給料	3,348	3,797	3,375	3,670	3,805	3,599
歩合	210	440	1,533	1,420	1,544	1,029
食料	705	716	888	780	741	766
優遇費	15	144	48	246	31	97
d 総経営費	11,568	13,192	18,764	17,053	16,885	15,492
e 利益金	6,522	6,865	4,287	8,955	11,486	7,623

注: 原史料の計算ミスが見られたので、修正している。

出所: 関東水産試験場(1935) pp.10～11。この他に固定資本として漁船建造費(50～90馬力)が12,000円～20,500円、内訳は船体費が7,500円～10,500円、機関費が4,500円～10,000円を要した。これら資本について商人等からの仕込みは報告されていない。

a 水揚げ金額を下位の馬力から見ていくと、18,090 円、20,057 円、23,051 円、26,008 円、28,371 円の順で、馬力が拡大するとともに水揚げも増加している。

b 消耗品費は氷使用高、油使用高、船具・漁具費、修繕費、その他消耗費、その他経営費からなる。馬力別では 50 馬力が最も少ない消耗品費であるのに対して、70 馬力層が一番嵩み、80、90 馬力層は中位に位置していた。この消耗品費の結果は調査対象船が関東庁の許可方針（新規は 80、90 馬力以上の優秀船に限定など）により性能の良い新造船が多かったものと推測される。

c 人件費は、固定給にあたる給料、歩合、食料費、優遇費からなる。給料は 3,348 円～3,805 円の範囲で大きな差がなく、食料費も同様に大差は見られない。一方、歩合給は大仲歩合制<sup>40)</sup> もしくは完全歩合制が取られていたと見られるが、その分配率（1%～24%）及び歩合給と固定給は各船によって差違があった。なお、優遇費については奨励金と見られるが、詳細は不明である。

d 総経営費は、消耗品費と人件費の合計であるが、消耗品費によって、50 馬力、60 馬力、90 馬力、80 馬力、70 馬力の順に増加している。

そして水揚げ金額から総経営費を引いた e 利益金は 90 馬力層が最高益 11,486 円で、以下、80 馬力 8,955 円、60 馬力層 6,865 円、50 馬力層 6,522 円、70 馬力層 4,287 円の順の成績であった。このことはさきにみた関東庁の機船底曳網漁業新規許可方針（1932 年 10 月の「漁船許可方針」では 40 トン・80 馬力以上、1934 年 9 月の「発動機船手繰網漁業許可方針」では 45 トン・90 馬力以上）とも合致している。

このように調査報告では二艘曳の機船底曳網漁業は 90 馬力層を最優良経営層とし、そして 80 馬力層をそれに続く優良経営として示しているが、これは 1930 年～1933 年における 80 馬力と 90 馬力の機船底曳網漁船の増加傾向と一致していた<sup>41)</sup>。しかしながら一般的には漁業許可方針（安全性、資源の状況、他の漁業へ

の影響や日中関係等を考慮して隻数・漁法制限、大型化・禁漁区の設定等）は決められていくので、生産性の高さと必ずしも一致しない例が内地等で見られた。

## 終わりに

1920 年～30 年代における関東州租借地の漁業は、機船底曳網漁業の台頭のもと外地特有の構造的・政策的・経営的特徴を内包して展開した。以下、内容を要約し、残された課題を確認しておく。

(1) 漁業の構造面では、①制度・政策については 1920 年代半ばに公布された「関東州漁業規則」「関東州水産会令」「関東州水産会魚市場規則」の法的な整備、②「漁業」戸数・人員数については定住日本人の増加に対して中国人の横ばいの状況、③漁船については中国人漁船の無動力零細・小規模性に対して日本人漁船の動力化の急増、④漁獲高については大幅増のなか中国人漁業の停滞、⑤漁業種類については日本人漁業の機船底曳網の増加とタイ延縄の減少に対して中国人漁業の代表的な風網・桁網の大幅減による停滞等の変貌を特徴とした。

(2) 機船底曳網漁業の制度・政策では、①長官による機船底曳網漁船許可の増加傾向（内実は内地船中心から大連置籍船中心へ）、②政策方針では関東庁独自の 1920 年代の奨励から 1930 年代の規制への転換を特徴とした。

(3) 機船底曳網漁業の生産・経営では、①機船底曳網漁船の大連魚市場への水揚げ高（シェア）の増加によって基幹的地位の確立、②日本水産（系列会社）勢力拡大、③ 1933 年調査の 80・90 高馬力の優良経営層と同階層漁船の増加、④大仲歩合もしくは完全歩合の賃金制等を特徴とした。内地と比較して、大手の系列化は一部に止まり、中小の資本が中心であった。

今後は、①関東州水産会、②中国人漁業問題、③戦時統制期の関東州漁業、④関東州を中心とした植民地、内地との比較検討の 4 点を課題として確認しておく。

注

- 1) 「関東州」は帝国日本が統治した時代に使用された呼称で、以下では「」を付けない。
- 2) 彭璋・伊藤康宏 (2019) 「20世紀前期の中国「関東州」水産業の形成と展開」『地域漁業研究』59 (2).
- 3) 1939年の「関東州国家総動員令」公布によって同地は段階的に統制期に入るので、本稿では1930年代までを対象とした。
- 4) 関東州水産会 (組織と事業) 及び中国人漁業 (問題) については別稿で取り上げる。最新の研究成果には佐々木貴文・濱田武士 (2020) 「外洋漁業の近現代史」『漁業と国境』(みすず書房) があるが、関東州の言及はほとんど見られない。
- 5) 『官報』(1925) 281. なお、前掲佐々木・濱田 (2020) は「一九三二 (昭和七) 年には、関東州で機船底びき網漁業に許可制が導入」(p.41) としているのは事実誤認である。
- 6) 『官報』(1938) 3414. 前掲彭・伊藤 (2019, p.109) では1906年3月公布の「関東州漁業取締規則」について免許漁業 (定置、区画と特別の漁業権を規定) と解釈したが、7種類の許可漁業に分類・規定していたと訂正しておく。
- 7) 高山隆三 (1971) 「水産会制度の整備と展開」(水産業協同組合制度史編纂委員会『水産業協同組合制度史 第一巻』水産庁).
- 8) 村上庄三郎 (1936) 『関東州水産会十年史』関東州水産会.
- 9) 「関東州賃金・消費者物価指数、貿易金額」溝口敏行・梅村又次 (1988) 『旧植民地経済統計』(東洋経済新報社, p.318) によると、1920年～1938年の大連消費者物価総合指数は、118.4、109.5、103.5、104.0、113.8、107.0、91.9、93.2、93.3、94.1、65.4、65.8、94.2、90.4、86.0、93.6、120.5、133.5、154.1で、世界恐慌の影響による1930年、1931年の大連消費者物価総合指数は1929年より約30%下落した。
- 10) 勝田孝編 (1936) 『日本水産現勢 上巻』(水産新報社, p.226) によると、関東庁水産試験場調査から「日本人漁夫の進出に伴い、満人漁業の衰退は注目を要するところである」としている。
- 11) 「大連管内漁船員数」関東州水産会 (1928) 『会報』2 (9). 発行時期によって関東州水産会の会報名は異なるので、本稿では関東州水産会『会報』に統一する。
- 12) 「大連管内」関東水産試験場 (1933) 『関東州ヲ中心トスル水産物需給ニ関スル調査 生産ノ部』。これ以外に適当な史料が確認できないので、この2つを利用するが、両者の調査手法が異なり、単純に比較できない点をあらかじめ断っておく。
- 13) 野中時雄編 (1925) 『黄渤海の漁業』(南満洲鉄道株式会社庶務部調査課) によると、1920年代前半の関東州の主な中国人漁業は風網 (グチを対象とした旋網)、掛網 (グチを対象とした底刺網)、流網 (サバ・サワラを対象)、拉網 (地曳網)、参網 (桁網) とタラ・タチウオを対象とした延縄他であった。
- 14) 同史料では桁曳網は沙河口会2隻、海猫屯会3隻の他、大連湾会は「桁曳網漁業者六五名有り」(p.35) と記されているので、65隻とした。
- 15) 同史料では老虎灘会のエイ延縄は「舳板 (巾四尺、長一三尺) 五、六隻」(p.27) と記されているので、大連管内の合計は606隻、607隻になる。
- 16) 前掲『日本水産現勢』によると、1934年の関東州の主な漁業の実勢として日本人漁業は機船底曳網136隻、発動機船タイ延縄53隻、打瀬網22隻で、中国人漁業は風網167隻、タラ延縄500隻、駐木網 (定置漁業) 4,000隻であった。
- 17) 中川恣 (1958) 『底曳網漁業制度沿革史』日本機船底曳漁業協会.
- 18) 藤井賢二 (2002) 「日韓漁業問題の歴史的背景 - 旧植民期行政機関の漁業政策比較の視点から - 」『東アジア近代史』5.
- 19) 片岡千賀之 (2013a) 「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』2.
- 20) 『官報号外』(1924) 3552、『官報』(1926) 4091.
- 21) 前掲片岡 (2013a) によると、この時期、「台湾、朝鮮、関東州は許可の漸進主義をとっており、鮮魚の需給、経営安定をみながら許可数を増やしている。」(p.152) とある。
- 22) 関東庁水産試験場 (1934) 『関東州機船底曳網漁業の推移』によると、関東州における機船底曳網漁業の勃興期の1923年初めと1925年7月頃に延縄漁業者の反対運動が起こっている。その後、四国、九州を中心としたタイ延縄漁業者は一部、機船底曳網漁業へ転換した (渤海漁郎 (1940) 「世紀の前に展く関東州の漁業界」関東

- 州水産会『会報』14(2)。
- 23) 前掲関東庁水産試験場(1934)。
- 24) 『官報』(1934) 3919。
- 25) 漁業問題の1つに多発した中国領海侵犯(涉外事件)問題があった。その背景として日中両国間での領海認識が異っていた。
- 26) 農林省水産局(1926)『大正十五年四月開催支那東海黃海漁業ニ関スル協議会議事要録(附たらば蟹ニ関スル件)』。
- 27) 「水産事務打合会」関東州水産会(1928)『会報』2(20) p.20。
- 28) 井上理吉(1930)『関東州水産事情』関東州水産会。
- 29) 前掲片岡(2013a) p.226。
- 30) 「機船底曳網漁業制限方針」関東州水産会(1930)『会報』4(4)。
- 31) 「漁船許可方針定まる」関東州水産会(1933)『会報』7(1)。
- 32) 1934年9月公布の「発動機船手繰網漁業許可方針(内規)」(関東州水産会(1934)『会報』8(5))は「漁船許可方針」よりさらに複雑かつ細分化された規定となっている(甲の管内在住者に対する規定、①新規許可、②漁業継承許可、③代船継続許可、④外国船出願許可、乙の通漁者に対する規定、①新規出願の不許可、②移住者許可、③漁業継続許可、④漁業継承許可、⑤代船許可)。
- 33) 片岡千賀之(2013b)「戦前における以西底曳網漁業の発達と経営」『神奈川大学国際常民文化研究機構年報』4では、この方針により大連から青島への機船底曳網漁業の移動が指摘されている。また、片岡千賀之(2013a, p.152)によると、その後は統制期の1944年に「関東州の機船底曳網漁業は青島の国策会社(山東漁業統制株式会社-彭)の下に遅れて編入された。」とある。
- 34) 前掲関東庁水産試験場(1934)。
- 35) 「発動機手繰漁船経営者表」関東州水産会(1938)『大連魚市場事業概況』。日本水産株式会社(2011)『日本水産百年史』(p.151)によると、「[共同漁業]は1935(昭和10)年、かねて大連(現・中国遼寧省大連市)を根拠地に機船底曳網漁業を営んでいた株式会社羽月商店の事業を継承し、日満漁業株式会社を設立した。」とある。また、旅順では日本水産系列の関東水産株式会社が16隻所有していた(日本海洋漁業協会編『一九四〇年の漁業実績-特別委員会報告書-』1951)。
- 36) 張實樹(1932)『煙台漁輪業』(矢原禮三郎・長野正夫訳(1942)『煙台漁業論』)は華北・中国資本の機船底曳網漁業(経営)を取り上げているが、検討は今後の課題としたい。
- 37) 吉木武一(1980)『以西底曳網漁業経営史論』九州大学出版会。
- 38) 本調査報告(生産、需給、製造業の三部)は「本州ヲ中心トスル水産物ノ生産及需給状態ヲ調査シ、一ハ本州水産物生産組織整備ニ、一ハ本州ヲ中心トスル水産物取引方針確立ノ参考資料トスベキ目的ヲ以テ」、1933年~35年に調査されたと記されている。
- 39) 漁獲物の処分(流通)ではイ鮮魚は大連・旅順両魚市場に販売(セリ売)され、仲買人は中国人で、高級品のみ日本人の仲買人の手を経た。決済の期限は荷主が即日、仲買人が10日であった。鮮魚は市内及満鉄沿線、内地、中国の北部と南部へ流通した。ロ製造原料は仲買人の手を経て製造業者が確保し、主製品の塩蔵製品(グチ、カレイ、タラ、フグ、エイ等)と副製品の肥料を製造した。
- 40) 柳生大三郎(1933)「昭和七年上半期に於ける機船底曳網漁業の成績」関東州水産会『会報』7(1)には二艘曳の優良経営が報告されている。第一・第二長生丸(両80馬力)は、水揚げ金額34,057円、支出計16,810円、利益13,841円(2隻計)で、支出経費の内訳は氷代1,200円、油代(動力費)5,500円、漁具船具費1,200円、雑費750円と市場手数料3,406円(水揚げ高の1割)。賃金は水揚げ金額から市場手数料10%と箱代手数料651円を控除した額(手取額)33,100円の24%を当てる大仲歩合制が取られていた。
- 41) 前掲関東庁水産試験場(1934)によると、80馬力の漁船は1930年26隻、1931年31隻、1932年37隻、1933年49隻で、90馬力の漁船は1930年3隻、1931年4隻、1932年5隻、1933年9隻と推移している。

#### 附記

本研究は中国留学基金会(CSC)及び鳥取大学大学院連合農学研究科リサーチアシスタント経費の助成を受けたものである。