

# 沖合底びき網漁業の 現状と課題

一般社団法人 全国底曳網漁業連合会

専務理事 富岡啓二

第 561 号  
(第 48 巻 第 9 号)

編集発行 一般財団法人 東京水産振興会

「水産振興」発刊の趣旨

日本漁業は、沿岸、沖合、そして遠洋の漁業といわれるが、われわれは、それぞれが調和のとれた振興があることを期待しておるので、その為には、それぞれの個別的な分析、乃至振興施策の必要性を、痛感するものである。坊間には、あまりにもそれぞれを代表する、いわゆる利益代表的見解が横行しすぎる嫌いがあるのである。われわれは、わが国民経済のなかにおける日本漁業を、近代産業として、より発展振興させることが要請されていると信ずるものである。

ここに、われわれは、日本水産業の個別的な分析の徹底につとめるとともに、その総合的視点からの研究、さらに、世界経済とともに発展振興する方策の樹立に一層精進を加えることを考えたものである。

この様な努力目標にむかってわれわれの調査研究事業を発足させた次第で冊子の生れた処に、またこれへの奉仕の、ささやかな表われである。

昭和四十二年七月

財団法人 東京水産振興会  
(題字は井野碩哉元会長)

目次

沖合底びき網漁業の現状と課題

第五六一号

はじめに……………	1
I 沖合底びき網漁業とは……………	5
II 沖合底びき網漁業の歴史の変遷……………	10
一 遠下口の変遷……………	11
二 以西底びき……………	15
三 沖底……………	23
III 沖底の現状……………	34
IV 沖底の課題……………	61

時事余聞 編集後記

富岡啓二

略歴

▽二〇一三年五月〜(二社)  
全国底曳網漁業連合会 顧問、二〇一四年五月〜同専務理事。現在に至る。

# 沖合底びき網漁業の現状と課題

一般社団法人 全国底曳網漁業連合会

専務理事 富岡 啓 二

## はじめに

「…沖の瀬をゆく 底曳き網の 舟にのせたい この片情け…」星野哲郎作詞、船  
村徹作曲、歌手「美空ひばり」が一九八七年に世に送り出した名曲「みだれ髪」の一  
節である。

巷のカラオケで耳にする曲であるが、ここに登場する「底曳き網」とは「底びき網  
漁業」のことである。

では、「底びき網漁業」とは何であろう。  
因みに広辞苑を引いてみても、goo辞書に入力してもヒットしない言葉のようである。

自分の日常では至極当然のように用いている「底びき網漁業」も、漁業・水産業に関わりのない一般の人には解らない用語であつても当然なのかも知れない

人間の習性を大古の昔から利用してきたことは知られており、手づかみ、釣りから魚の習性を利用した梁、筒等のトラップ漁法、そして一網打尽という言葉があるように、網を用いる漁法（Ⅱ網漁業）へと、より効率的に魚を捕獲できる漁法が発展するのは当然の結果と思われる。

網漁業も定置網漁業、刺し網漁業、地引網漁業、まき網漁業、そして底びき網漁業と様々な漁業が存在するが、漁場を移動して操業できる（Ⅱ機動力がある。）という優位性で言えば、まき網漁業と底びき網漁業が双壁をなしていると言えよう。

一般的には、まき網漁業は、あじ、さば、いわしといった浮魚（うきうお）を、底びき網漁業は、たら、かれい、えび・かにといった底魚（そこうお）を漁獲の主対象としているが、それはこれらの漁法の特性によるものである。

「底びき網漁業」とは、その名の通り「底びき網」を用いて行う漁業と規定されているが、要するに海の底層において袋状になった網を曳航する又は引き寄せることによつて網の中に魚を取り込む漁業とイメージしていただきたい。

しかして、この「底びき網漁業」は、様々な形態があり、操業する海域や漁船の大ききによつて、現在、遠洋底びき網漁業、以西底びき網漁業、沖合底びき網漁業、小型底びき網漁業に分かれている。

さて、話を「みだれ髪」に戻そう。

調べてみると、この歌の舞台は福島県いわき市平の塩屋埼灯台とのことである。すると、ここに登場する「底曳き網漁船」は、福島県の相馬市或はいわき市を根拠地とする「沖合底びき網漁業」か「小型底びき網漁業」と思われる。

どちらの底びき網漁業であれ、これらの底びき網漁業は我が国周辺では身近にある漁業（正確に言うと、沖合底びき網漁業は瀬戸内海と九州西岸の海域には無いが。）なのである。

他方、我が国の漁業の歴史は、底びき網漁業の歴史抜きには語れないと言われている。

それは、現在の遠洋底びき網漁業を除く底びき網漁業は純国産であり、沿岸の手練り漁業が発動機や動力巻揚機の導入等の技術革新により漁獲効率が大きく向上し、さらに着業数の制限等について十分検討がなされない中で漁船が急増し、それが故に他の沿岸漁業との間に漁場利用等を巡って軋轢を生じ、制度の拡充と大幅な政策減船が行われてきたという歴史に由来するからである。

にもかかわらず、底びき網漁業の沿革をまとめた資料は、以西漁業について長崎大

我が国の漁業の歴史は、底びき網漁業の歴史抜きには語れない

学の片岡先生が丁寧に整理されているほか、一九五八年（昭和三十三年）に現在の一般社団法人全国底曳網漁業連合会の前々身である日本機船底曳網漁業協会の一〇周年記念出版として発行された「底曳網漁業制度沿革史」、一九八三年（昭和五十八年）に底びき網漁業の一つである小型底びき網漁業の沿革と制度の運用について地球社から発行された「小型機船底びき網漁業」がある他は、北海道機船漁業協同組合連合会等の年史、水産試験場や大学の研究報告に散見されるのみである。

また、漁業・水産業に関わる方々との会話の中で「沖合底びき網漁業」に対して批判を頂くことも時折あるが、これらの中には「沖合底びき網漁業」という漁業を正確に理解して頂いていない場合が見受けられる。

漁業界、水産界が一体となって「水産日本の復活」を目指す今日、沖合底びき網漁業は、多種多様な底魚類を国民に安定供給するとともに、それぞれの地域経済の担い手となっている我が国の重要な漁業の一つであり、水産日本の復活に欠くことのできない漁業である。

そこで、今回、より多くの方に沖合底びき網漁業について理解を頂くとともに、沖合底びき漁業者間の共通認識の醸成を図ることを目的に、本稿での整理を試みたものである。

## I 沖合底びき網漁業とは

底びき網漁業とは、漁船から伸ばした曳き網（ワイヤー等）に直結した袋状の漁網を曳航し又は引き寄せて漁獲を行う漁業で、制度上、沖合底びき網漁業、以西底びき網漁業、遠洋底びき網漁業、小型機船底びき網漁業が規定されている。

底びき網漁業（以下、「底びき」と略す。）とは、漁船から伸ばした曳き網（ワイヤー等）に直結した袋状の漁網を曳航し又は引き寄せて漁獲を行う漁業で、制度上、沖合底びき網漁業（以下「沖底」と略す。）、以西底びき網漁業（以下「以西底びき」と略す。）、遠洋底びき網漁業（以下、「遠トロ」と略す。）、小型機船底びき網漁業（以下「小底」と略す。）が規定されている。

このうち、沖底、以西底びき、遠トロは指定漁業（漁業法の規定により農林水産大臣の許可を受けなければならない漁業。）であり、小底は法定知事許可漁業（漁業法の規定により都道府県知事の許可を受けなければならない漁業。）となっている。

指定漁業の三漁業種類はともに総トン数一五トン以上の動力漁船により底びき網を使用して行う漁業、小底は総トン数一五トン未満の動力漁船により底びき網を使用して行う漁業とされており、底びきでは用いる漁船の大きさが総トン数一五トンを境に大臣許可漁業と知事許可漁業に分かれている。

指定漁業の三漁業種類は操業海域により区分されており、法令では緯度経度を明示しているが、凡そで表すと、沖底は北緯二五度以北、東経一二八度三〇分（一部は東経一二八度）以東及び東経一五三度以西の間の海域、以西底びきは北緯一〇度以北、

底びきの操業形態を指定漁業を  
念頭に分類

東経二二八度以西の海域、遠トロはそれ以外の海域と言えよう。  
(注：本稿においては、緯度経度はいずれも日本測地系で表示する。)

また、底びきの操業形態を指定漁業を念頭に分類すると、次の通りとなる(図1)。

(一) 一そう曳き

一つの漁網を二隻の漁船が一定の間隔を開け並んで曳航する漁法で、主に岩手県、島根県、山口県及び愛媛県を根拠地とする沖底と以西底びきで用いられている。

(二) 一そう曳き(トロール)

網口を広げるための網口開口板(オッターボード)を網口両端に設置し、一隻の漁船により漁網を曳航する漁法で、主に宮城県から千葉県までを根拠地とする沖底、北海道の沖底の一部、遠トロで用いられている。

(三) 一そう曳き(かけまわし)

引き綱、漁網、引き綱の順に◇型に投入した後、二本の引き綱が平行になるよう一隻の漁船で綱を引き寄せる漁法(手繰り漁法)で、多くの地域の沖底で用いられている。

ここで、沖底についてもう一度整理してみよう。

沖底とは、「総トン数一五トン以上の動力漁船により底びき網を使用して、北緯二五度以北、東経二二八度三〇分以東、東経一五三度以西の海域で行う大臣指定漁業で、その操業形態は一そう曳き、一そう曳き(トロール)及び一そう曳き(かけまわし)の三形態がある。」ということになる。

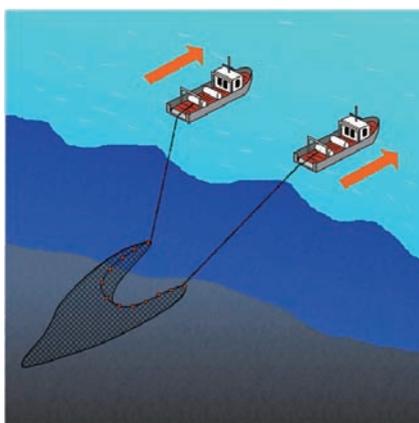


図 1-1 2 一そう曳き

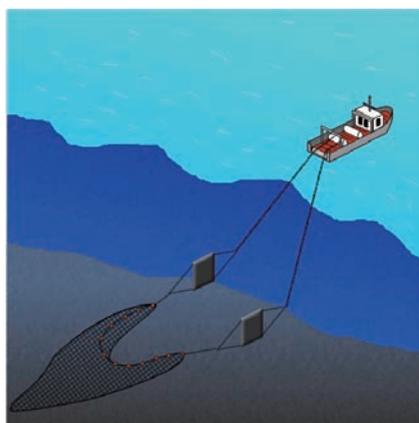


図 1-2 1 一そう曳き(トロール)

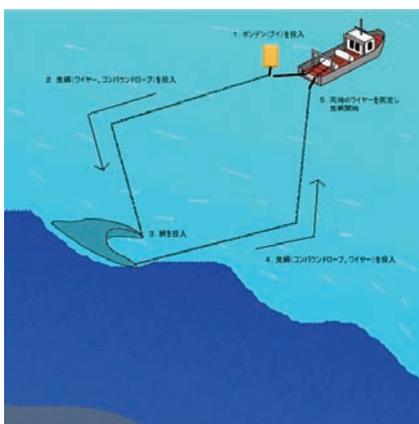


図 1-3-1 1 一そう曳き(かけまわし)

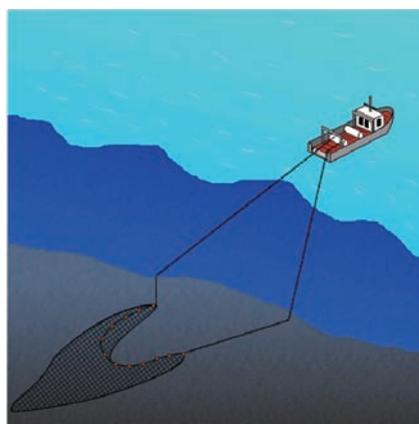


図 1-3-2 1 一そう曳き(かけまわし)

沖底は、省令（指定漁業の許可及び取締り等に関する省令）で操業禁止区域、操業禁止期間が定められている。

操業禁止区域は、沿岸漁業との漁場利用に関する調整を踏まえて、また操業禁止期間は資源保護と沿岸漁業との調整を踏まえて設定されたものである。

沖底は、指定漁業なので許可期間は五か年であり、五年毎に「一斉更新」と言われる手続きにより農林水産大臣から許可証が交付される

また、沖底は、前述の通り指定漁業なので許可期間は五か年であり、五年毎に「一斉更新」と言われる手続きにより農林水産大臣から許可証が交付される。

指定漁業は比較的大型の漁船を利用する漁業種類が多く、このための資本の投下が大いことから、一斉更新においては著しく遵法意識に欠ける者等を除き原則、既にその指定漁業を営んでいる者に許可が優先される仕組みとなっている。

この一斉更新は、漁業法の規定に基づき農林水産大臣が水産政策審議会等の意見を聴きながら具体的な許可の内容等を定め、これを公示し、定められた申請期間内に漁業者が許可申請し、許可証が交付されるという手続きとなっている。なお、公示において、操業区域や操業区域毎の許可隻数、その他の制限や条件が定められている。

また、許可の後も、関係法令に基づき許可の承継や許可内容の変更が可能となっているが、具体的な運用は、「沖合底びき網漁業の許可等に関する取扱方針（以下、「取扱方針」と略す。）」を定め許可手続きがなされる。

この取扱方針では、許可の運用のほか、操業区域に係る海区（例えば、北海道海区、太平洋北部海区等）毎の漁船の上限総トン数（表1）や総トン数階層毎の推進器の出

力の最高限度（表2）も定められている。

沖底の許可の内容は、例えば、操業区域だけでも全国で四三パターンに分割されていたり、同じ漁業根拠港地の許可であっても制限条件で操業区域・操業条件が異なる等、他の指定漁業に比べ複雑

沖底の許可の内容は、例えば、操業区域だけでも全国で四三パターンに分割されていたり、同じ漁業根拠港地の許可であっても制限条件で操業区域・操業条件が異なる等、他の指定漁業に比べ複雑である。

さらに沖底では、このような操業に係る公的規制のほか、沿岸漁業等他業種との操業協定や同業者間での操業協定等の自主規制も多い。

このように沖底の操業に規制が多いのは、この漁業が、①沿岸漁業から発生した日本オリジナルな漁業であること、②地方長官（現在の県知事）許可、大臣許可、県知事許可、大臣許可と管理体制が変遷したこ

表1 沖合底びき網の操業海区毎の漁船の上限トン数

海区	新トン数適合船舶
北海道海区	125
北部太平洋海区	75
中南部太平洋海区	125
北部日本海海区	75
西部日本海海区	75
※1	75
※1以外	95

※1 中間漁区を操業区域とする船舶

表2 トン数階層毎の推進機関の出力の最高限度

新トン数適用船舶	推進機関の出力の最高限度 (キロワット)
15トン以上41トン未満	670
41トン以上76トン未満	740
76トン以上96トン未満	960
96トン以上126トン未満	1,030

と、③この漁法がそもそも極めて効率的、計画的に操業、生産が行える漁法であることに起因しているのではないかと考えられる。

そこで、次に沖底がどのような歴史的過程を経て発展してきたのか、その沿革をなぞってみることにする。

## Ⅱ 沖合底びき網漁業の歴史の変遷

図2は、我が国における底びきの制度的発展過程を整理したものである。

我が国では、古来より沿岸において各種漁業が発達しており、すでに平安末期には若狭地方にカレイ手繰り網が存在していた。

手繰り漁法とは、水底の魚を網で囲

んで巻き取り、引綱で船に引き上げる漁法である。

江戸期の初期には長州及び摂津・泉州（大阪湾）において手繰り網が相当営まれ、江戸中期、後期には殆ど全国で行われている状況にあったらしい。

また、この時代から手繰り網、打瀬網は魚を効率的に漁獲することから他の沿岸漁業と摩擦を起こしがちであり、「磯は地付、沖は入会（海浜の地付漁場については、周辺漁村が管理する「総有」とする一方、外海については原則自由な漁場の利用を認めるもの。）」であっても、その入会漁場に操業隻数が増加するに伴い各地で激しい争いを生じ、中には訴訟沙汰にまでなったものも多かったという。

手繰り網漁業が動力化され機船底びき網漁業、中型機船底びき網漁業、そして沖底と小底に分化していく

この手繰り網漁業が動力化され機船底びき網漁業、中型機船底びき網漁業、そして沖底と小底に分化していく訳であるが、沖底の制度的発展過程をより理解するために、「遠トロ」や「以西底びき」についても併記する。

### 一 遠トロの変遷

手繰り網漁業の動力化より先に、わが国では欧州から技術導入された汽船トロールが操業を開始した。

欧州の英仏海峡を中心に帆船ビームトロール（網口を広く開けるために、網口に木や鉄の棒を渡す、あるいは桁と呼ばれる棒をつける方法。）が行われたのは一八世紀

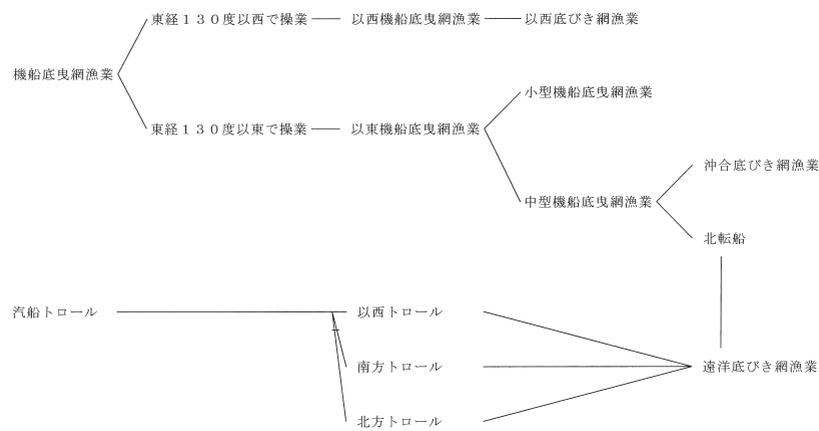


図2 底びき網漁業の制度的発展過程

初頭からである。

一八〇〇年代後半には石炭を熱源とする蒸気力が導入され、帆船から汽船ビームトロールへ移行し、網口を開く開口板（オッターボード）が開発されたのは一八九〇年頃といわれている。

一九〇八年（明治四一年）、長崎県の英国人グラバー氏の子息倉場富三郎が英国から一六九トンの鋼製トロールを購入、同時に英国人二名を雇入れ、この指導によって長崎近海の操業で成果をあげた。

一九〇八年、倉場富三郎が英国から鋼製トロールを購入し、長崎近海の操業で成果をあげたのを契機に、一九〇九年には二隻の汽船トロールが近海操業を始めるが、沿岸漁業者の反発にあい、政府は汽船トロール漁業取締規則を制定し、農商務大臣許可とともに沿岸海域に禁止区域を設定した。

これを契機に、一九〇九年には一二隻の汽船トロールが近海操業を始めるが、沿岸漁業者がこれに反発、政府は「一部の沿岸漁民を保護するため、ようやく発展機運にある大規模漁業を禁止し、漁具・漁法の改良進歩を止めてしまうことは国家経済の上からみても得策ではない。沿岸や湾内は取締法を設けるが、もつと外洋の漁場を開拓して大いに奨励すべき。」として同年、汽船トロール漁業取締規則を制定し、農商務大臣許可とともに沿岸海域に禁止区域を設定した。

因みに、この汽船トロール漁業取締規則は、我が国における底びきに関する初めての規則である。

また、制定当初は「汽船トロール漁業」の定義は無かったが、一九一一年の規則改正において、「汽船トロール漁業とは螺旋推進器（「ねじプロペラ」）を以て船舶を運航し、「オッタートロール」又は「ビームトロール」を使用して為す漁業を言う。」と

定義された。

しかし規則の制定にも関わらず、一九〇五年に終結した日露戦争勝利の好況により新規事業を求める企業が汽船トロールに着目し、一九一一年には七三隻、一九一二年には全国で一三三隻と急増し、各地で沿岸漁業との摩擦が起こった。

このため一九一一年、政府は取締規則を改正し、その操業区域を沿岸漁業とは関わりが少ない東経一三〇度以西に限定するとともに、船型を一八〇トン以上に制限し、さらに一九一二年の改正では総トン数二〇〇トン以上に制限する等してより沖合化を促した。

この施策により汽船トロールは次第に漁場を東海、黄海に求め始めたが、やがて第一次世界大戦による欧州からの買船希望が殺到し、一九一八年（大正七年）には日本に残ったトロール船は僅か七隻に過ぎなかったといわれている。

しかしながら、第一次世界大戦が終了すると漁船建造が促進され、また業界により共同漁業株式会社（後の日本水産）が設立される等して再び許可隻数は増加し、一九二三年には許可枠一杯の七〇隻まで復活した。

その後、一九二五年のV・D式トロール漁法（ビグナロン・ダールが発明した漁法で、従来のトロール網は網口にオッターボードを付けていたが、V・D式は網口から一〇〇メートルほどに手綱を付け、その手綱と曳網の中間にオッターボードを取り付けたもの。これにより網口の開きを一層拡張し、従来の直結方式に比べ漁獲性能は格

一九一一年、政府は取締規則を改正し、その操業区域を沿岸漁業とは関わりが少ない東経一三〇度以西に限定するとともに、船型を一八〇トン以上に制限し、さらに一九一二年の改正では総トン数二〇〇トン以上に制限する等してより沖合化を促した。

戦後、捕鯨、以西底びき、遠洋マグロ漁業とともに政府によって食料増産のための漁船の復興が図られ、東海・黄海の操業が始まり一九五二年のマッカーサーラインの廃止と同時に南シナ海など南方への漁場拡大が始まった。

段に向上した。)の導入、一九二七年のディーゼル機関の導入等の技術革新もあったが、許可隻数の上限があったことから一九三七年(昭和十二年)まで七〇隻体制で推移、一九三五年以降はベーリング公海、オーストラリア北西部海面、中米沖における本格操業の着手、マラッカ海峡やアルゼンチン沖合の試験操業も行ったが、第二次世界大戦で壊滅的な打撃を受け、一九四五年には僅か七隻を残すのみとなった。

戦後、捕鯨、以西底びき、遠洋マグロ漁業とともに政府によって食料増産のための漁船の復興が図られ、東海・黄海の操業が始まり一九五二年のマッカーサーラインの廃止と同時に南シナ海など南方への漁場拡大が始まった。

以西海域で機船底びき網漁業とその歴史、漁場を共有したトロール漁業は、その後「以西トロール」、「南方トロール」、「北方トロール」と分化して発展したが、もともと関係が深かった以西トロールはその生産性が以西底びきより劣るようになり、他方遠洋トロール漁場が拡大されたことにより一九八〇年代半ばには以西トロールは許可上からも姿を消した。

以下、その後の遠トロールの展開について簡単に触れる。

南方へ漁場拡大した南方トロールは、一九五五年には、オーストラリア、ニュージーランド、アフリカ、南米などの遠洋水域まで漁場を拡大していった。

また、一九五五年以降には、北洋のオホーツク海域やベーリング海域でも急速に漁場が拡大していき、母船式底びき網船団、大型トロール漁船と発展していった。

一九七七年(昭和五二年)、米国、ソ連を始め世界各国で二〇〇カイリ漁業水域の設定が始まり、これらの水域に操業を依存していた遠トロールは、魚種別割当制度による漁獲量の減少、入漁料による経費の増加、諸制度の強化による操業の制約等により経営上の苦境が続き、漁船数の削減、漁場の撤退等を余儀なくされ、年々縮小した。

一九六七年(昭和四二年)の指定漁業の一斉更新時には、北洋底びき漁業は母船式一二船団、独航船二二六隻、北洋大型トロール三六隻となり、さらに南方トロール船が九一隻にまで発展した。

一九七七年(昭和五二年)、米国、ソ連を始め世界各国で二〇〇カイリ漁業水域の設定が始まり、これらの水域に操業を依存していた遠トロールは、魚種別割当制度による漁獲量の減少、入漁料による経費の増加、諸制度の強化による操業の制約等により経営上の苦境が続き、漁船数の削減、漁場の撤退等を余儀なくされ、年々縮小した。

沖底がわが国古来からの漁法として中小漁業者により発展してきた中で、遠洋トロールは舶来漁法として西日本を中心に資本漁業として発展し、我が国の底びきの近代化を誘導し、当初においては沿岸漁業との紛争等同じ問題を抱えたが、漁船の大型化による遠洋への進出を図ることにより沖底とは異なる道を歩んだと言える。

## 二 以西底びき

以西底びきは、後述する漁船の動力化に伴って発達した機船底びき網漁業のうち、長崎、佐賀、福岡、山口方面の漁船がその漁場を多く東経一三〇度以西に求めたことに端を発する。

一九二〇年(大正九年)に島根県の漁船が長崎五島沖漁場で二そう曳き漁法に成功

した。

この漁法は、従来の手繰り網とは異なり、トロール漁法に見られる網口を広げる装置（オッターボード等）の代わりに、二隻の船が並行して一つの網を曳くもので、この操業はトロールと同様水深二〇〇メートル以浅の大陸棚が適していたことから、この二そう曳きの成功は平坦な漁場に恵まれた東海、黄海にかけての底びき進出の契機となり、今日の以西底びきを形成する原動力となった。

当初、東海黄海方面で操業する機船底曳は、長崎、佐賀、福岡の各県を合わせて四六隻に過ぎなかったが、第一次世界大戦の影響によってトロール船が減少していた関係もあり、この機船底びきの成績は良好であったと言う。

この海域は我が国の沿岸漁業とは関係がなかったことから、ここで操業する機船底びきは後述の「以东底びき」とは異なるものとして別個に成長していった。

漁船数は年々増加し、許可隻数枠を七〇隻に抑えられていた汽船トロール漁業との競争が激しくなり、トロール漁業者による猛烈な反対運動もあって、一九二四年には「東経一三〇度以西の海面で操業する機船底びき網漁業は新しく許可を与えず、特別の事情により許可を要するものは農商務省に打ち合わせの上処理すべき」旨の通達が発出された

漁船数は年々増加し、一九二二年には一九四隻、翌年には四三一隻、翌々年には四八四隻になり、許可隻数枠を七〇隻に抑えられていた汽船トロール漁業との競争が激しくなり、トロール漁業者による猛烈な反対運動もあって、一九二四年（大正一三年）には「東経一三〇度以西の海面で操業する機船底びき網漁業は新しく許可を与えず、特別の事情により許可を要するものは農商務省に打ち合わせの上処理すべき」旨の通達が発出された。

この頃から、東経一三〇度を境にして、東経一三〇度以西のものを「以西底びき」、

東経一三〇度以东のものを「以东底びき」と呼び始めた。

上記の制約にもかかわらず、以西底びき船は次第に増加し、その根拠地も日本内地だけではなく、台湾、上海、青島、関東州などの各地に広がっていった。

以西底びき隻数は、その後一九三三年（昭和八年）の八七六隻をピークに増加し、船型もかなり小型のものから大型のものまであり、トン数の幅は広がったが四〇トン級のものが多かった。

大型船の出現により操業範囲も拡大され一九三七年から一九三九年頃にかけては以西底びきの最盛期となり、長崎、福岡、戸畑、下関などの根拠地は繁栄した

大型船の出現により操業範囲も拡大され一九三七年から一九三九年頃にかけては以西底びきの最盛期となり、長崎、福岡、戸畑、下関などの根拠地は繁栄した。

やがて日中戦争に伴って軍に漁船が動員され始め隻数は減少し、太平洋戦争末期の一九四五年（昭和二十年）には実操業隻数二四隻まで減少した。

終戦後、造船所の整備や復興金融公庫による建造資金融資の再開等に伴って以西底びきへの着業希望者が増加したことから、一九四六年（昭和二十年）、政府は許可枠を機船底びき網七〇〇隻、汽船トロール六〇隻と定めた。

しかし、戦時中不可抗力によって許可を失った内地の旧以西底びき漁業者のほぼ全てのほか、外地引揚げ以西底びき漁業者、一般引揚げ者、内地沿岸漁業者の行き詰まり打開策としての漁業者共同体等からの許可申請が殺到し、許可枠は九三〇隻まで拡張した。

こうして以西海域は、一九四七年末には機船底びき八九五隻、トロール五六隻にま

で増加し、戦後一年余りで操業隻数は戦前に匹敵するものとなり、生産量も戦前のほぼ八割程度まで回復する等目覚しい復興を遂げた。

一九四九年（昭和二十四年）に新漁業法が制定され、以西機船底曳網漁業と以西トロール漁業は指定遠洋漁業となったが、マッカーサーラインの設定により漁場が戦前の四割程度に制約された中で漁船数の急増や漁船の大型化に伴う航海日数の増加による資源に対する操業力過剰の兆しが現れ始めるとともに漁区制限違反船も増加してきた。

政府は一九四九年「以西底曳網漁業及びトロール漁業の整理要綱」を作成し、併せて一九五〇年、この以西海域の底びき減船整理に政府の補助金を支出すべく水産資源枯渇防止法を制定した。

こうした中で、GHQからは漁区違反の防止と資源保護の必要性が強調され、政府は同年に「以西底曳網漁業及びトロール漁業の整理要綱（以下、「整理要綱」と略す。）」を作成し、併せて一九五〇年、この以西海域の底びき減船整理に政府の補助金を支出すべく水産資源枯渇防止法を制定した。

また、以西底びき及び以西トロールの操業海区を従来の東経一三〇度以西から東経一二七度三〇分に移した。

整理要綱に沿って、当時九八六隻あった以西底びき網漁船を六五〇隻に、五八隻あった以西トロール漁船を四五隻に減船することを目標とした減船整理が行われ、結果、以西底びき漁船については、①五〇トン未満の一〇八隻は操業区域を東経一二七度三〇分以東、東経一三〇度以西の海区（以西底びきと以東底びきの境界の中間になることから「中間漁区」という。）に押し込め、②一三八隻は補助金を交付して整理し、

③違反による取り消しや自主廃業による五八隻を含め、合計三〇八隻を整理した。

一九五二年（昭和二十七年）四月にマッカーサーラインが撤廃され、政府は同年九月に、以西底びき網及び以西トロールと沿岸漁業との漁場関係を明確に分離し、国際的な漁場資源に立脚した海洋漁業としての発達を図ることを目的に、①以西底びき及び以西トロールの操業海区を二八度三〇分以西の海面に変更（現行の操業海区。）、②中間漁区船一〇八隻に対して五〇トン以上に改造した場合は以西底びきとして許可、③五〇トン以上の許可船はトン数無補充で七五トンまで増トンが可能、④七五トン以上の漁船は冷凍機新設、機関の換装、船員室の改善のためであればトン数無補充で増トン可能、を内容とした「以西トロール及び以西底曳網漁業対策要綱」を閣議決定し、漁船の大型化を促進した。

翌年、漁業法の臨時特例法が制定され中間漁区船一〇八隻のうち一〇七隻が増トンして以西底びき漁船となり、中間漁区船は消滅した。

一方、日本漁船の進出にともない、一九四七年から韓国、一九四八年から中華民国政府、一九五〇年末からは中国による日本漁船の拿捕事件が起きるようになり、一九五一年九月の対日講和条約調印までに、韓国に七九隻、中華民国政府に四三隻、中国に二七隻が拿捕され、その殆どが以西底びきと以西トロールであった。

こうした中で、中国とは一九五五年（昭和三十一年）四月に、両国の漁船が競合する海域に共同規制漁区を設定し操業期間と漁船隻数を規制すること等を内容とする日中

一九五二年政府は、「以西トロール及び以西底曳網漁業対策要綱」を閣議決定し、漁船の大型化を促進。翌年、漁業法の臨時特例法が制定され中間漁区船一〇八隻のうち一〇七隻が増トンして以西底びき漁船となり、中間漁区船は消滅した。

民間漁業協定が締結され、この協定締結を機に日本漁船の拿捕は激減し、大陸寄りの安全操業が可能となった。

この民間漁業協定の有効期間は一年間で、順次延長されたが、一九五八年、日中両国の関係悪化や台湾海峡の緊張の高まりによって漁業協定は失効した。

協定失効後の五年間は、協定に基づいて自主規制を行っていたが、日中の政治情勢が好転したことを背景に一九六三年（昭和三八年）に第二次民間漁業協定が締結され、その後の「文化大革命（一九六六年）」による両国関係の悪化等もあつたが順次延長され、一九七五年（昭和五〇年）の政府間漁業協定に引き継がれた。

韓国については、一九六五年、韓国周辺の漁業水域の外側に共同規制水域を設け旗国主義に基づき取締の下で日本の入漁隻数を規制し漁業種類別の基準漁獲で操業すること等を内容とする日韓漁業協定が調印され、漁場と安全操業が確保され、以西漁業は安定期を迎えた。

一方、韓国については、マッカーサーラインが撤廃される三ヶ月前に李承晩ラインを宣言し好漁場である済州島周辺の操業ができなくなる等以西漁業にとつては大きな問題となっていたが、一九六五年（昭和四〇年）、韓国周辺の漁業水域（二一カイリ）の外側に共同規制水域（約四〇カイリ）を設け旗国主義に基づき取締の下で日本の入漁隻数を規制し漁業種類別の基準漁獲（日韓双方とも総計一五万トン）で操業すること等を内容とする日韓漁業協定が調印された。

日韓漁業協定により漁場と安全操業が確保され、以西漁業は安定期を迎えた。

しかしながら、以西漁業はこの後、資源の減少、国際漁業規制の強化、韓国・中国漁船の興隆による圧迫、スケトウダラすり身の普及によるねり製品市場の喪失、燃油価格の高騰、労働力不足等により衰退の一途を辿ることになる。

特に、東海・黄海における日中韓三カ国の漁業関係は、日本は、韓国の伸長その後中国の台頭によって衰退し、韓国は、資源的な限界と中国の躍進によって拡大から縮小へと反転した。中国は、沖合への進出、韓国・日本漁船の駆逐を通じて躍進し、資源の乱獲を加速させた。

一九七〇年代、国際漁業秩序では、日韓漁業協定により共同規制水域が設定され、この水域の底びきの主体が日本船から韓国船に代わり、日中政府間協議により馬力規制線が設定され大型船の操業に影響が生じ、日本及び北朝鮮の二〇〇カイリ水域の設定により以西底びきはこの方面の海域から締め出された。

また、経済面では一九七三年と一九七八年のオイルショックと労働力不足、労務費の高騰が以西底びきの操業と経営に大きな影響を及ぼした。

一九七二年（昭和四七年）には、外国漁船との競合の激化、資源の減少、乗組員不足による経営悪化に対応するため、一〇七隻にも及ぶ自主減船を行う等して、以西底びきの許可隻数は六四一隻（一九七〇年）から五〇二隻（一九八〇年）と大幅に縮小した。

一九八〇年代、資源の減少、日中漁業協定における休漁区の増設や区域の拡大、日韓漁業協定の破棄とそれに伴う済州島周辺への入漁規制、韓国・中国漁業の躍進による圧迫、二〇〇カイリ規制による北洋兼業操業機会の喪失、労働力不足の深刻化、さらには一九八五年からの中国鮮魚の以西底びき基地への輸入による魚価の引き下げ

一九七〇年代、国際漁業秩序では、日韓漁業協定により共同規制水域が設定され、この水域の底びきの主体が日本船から韓国船に代わり、日中政府間協議により馬力規制線が設定され大型船の操業に影響が生じ、日本及び北朝鮮の二〇〇カイリ水域の設定により以西底びきはこの方面の海域から締め出された。

一九九〇年代、中国漁業の躍進によって資源が著しく減少、利用漁場も縮小し、一方以西漁獲物は水揚げの減少に加え中国からの鮮魚輸入により価格形成力を喪失、数次の減船事業を行い、許可隻数は二四三隻（一九九一年）から四四隻（二〇〇〇年）へと激減

等により、省人・省エネ船の建造、オッタートロールへの転換、二そう曳きによる中層曳き試験操業等再建への取組もあったが、減船事業により許可隻数は五〇二隻（一九八〇年）から二四三隻（一九九一年）へと以西底びきは急速に縮小した。

なお、以西底びきの漁業基地から関東、関西に向け一九六六年以来、水産物輸送の大動脈となっていた鮮魚特急列車（ぎんりん号、とびうお号）が、国鉄貨物の合理化で一九八五年に廃止された。

一九九〇年代、中国漁業の躍進によって資源が著しく減少、利用漁場も縮小し、一方以西漁獲物は水揚げの減少に加え中国からの鮮魚輸入により価格形成力を喪失、一そう曳き、中層曳き等が試みられたが以西底びきを再生することはできず、数次の減船事業を行い、許可隻数は二四三隻（一九九一年）から四四隻（二〇〇〇年）へと激減した。

新日韓漁業協定は一九九九年に、新日中漁業協定は二〇〇〇年に発効したが、新日韓協定においては日本海と東シナ海に暫定措置水域が設けられるとともに両国経済水域内での相互入漁が認められ、新日中協定においては東シナ海に広域な暫定措置水域とその北部に中間水域が設定されるとともに両国経済水域内での相互入漁が認められた。

この新協定の内容は、二〇〇〇年には許可隻数四四隻にまで縮小した以西底びき業界の、我が国経済水域から外国漁船を排除することで経営の安定を図ろうとした願望を裏切る結果となり、二〇〇一年には四四隻から一八隻へ、二〇〇五年以降は許可隻数一三隻にまで減少した。

以西底びきは、中型機船底曳網の二そう曳という操業形態で、東海・黄海に進出し、大型化を図りながら汽船トロールに競争を挑みこれに勝利し輝かしい一時代を築いたが、遠トロと同じく国際漁場であるが故の他国漁船（この場合は韓国・中国漁船）の興隆、国際漁業規制の強化等により経営不振に陥り大多数の経営体が撤退したという遠洋漁業としての経過を辿ったと言える。

### 三 沖底

一九一三年の島根県片江村の渋谷兼八による手繰り網漁船への発動機の導入により機船底曳網漁業は誕生し、一九一七年の島根県岩本千代馬による手繰り発動機船への動力巻揚機の導入等を契機として、機船底曳は瞬く間に全国へ広がった

一九一三年（大正二年）の島根県片江村の渋谷兼八による手繰り網漁船への発動機の導入により機船底曳網漁業（以下、「機船底曳」と略す。）は誕生し、一九一七年の島根県岩本千代馬による手繰り発動機船への動力巻揚機の導入等を契機として、機船底曳は瞬く間に全国へ広がった。

機船底曳漁船数は、一九一五年に二一隻だったものが、一九一八年には一九八隻、一九二一年には八七七隻と急増し、その増加は各地の沿岸にとって脅威となった。

このため政府は、一九二一年（大正一〇年）、「機船底曳網漁業取締規則」を制定し知事の許可漁業とするともに、「機船底曳網漁業禁止区域」を告示する等して規制

政府は一九三七年に「機船底曳網整理規則」及び「機船底曳網漁業整理転換奨励規則」を制定して減船に着手

した。

そのような政府の努力にも関わらず、その後も許可隻数は増加を続け、一九三〇年（昭和五年）には二七〇〇隻に達し、その後多少の減少はあったものの、機船底曳に對する各種の紛争は後を絶たず、国会に對する請願や農林大臣に對する建議も年々とも増加した。

このため政府は、取締規則を改正し一九三三年（昭和八年）から許可の権限を大臣に移管し極力許可を抑制するとともに、操業禁止期間を定めた。

しかし、底びきに對する沿岸漁民の反発は強く、政府は一九三七年（昭和十二年）に「機船底曳網整理規則」及び「機船底曳網漁業整理転換奨励規則」を制定して減船に着手し、一九四一年（昭和十六年）までに五三〇隻余りを整理し許可隻数は一、四〇〇隻程度となった。

第二次世界大戦が苛烈となると共に整理を中断したが、漁船の徴用沈没等によって隻数が減少したまま終戦を迎えた。

終戦の一年前に行政事務の簡捷のため許可権限が知事に移されたこともあり、終戦後は食糧増産の要請に應えて許可隻数が再び増加し、終戦後わずか二、三年の短期間に戦前の最高勢力（二七〇〇隻）を超える勢いとなった。

これに對処するため許可権限を再び大臣に移し許可隻数の抑制に努めたが、知事許可時代の認可（船を調達すると許可が得られる権利。）に基づく増加に歯止めをかけ

ることができず、一九五一年には三九、四八〇隻（中型機船底びき二、八三六隻、小型機船底びき三六、六四四隻）にも達した。

このような機船底びき勢力の急激な増加は、過剰な操業力となって漁場の荒廃を招き、禁止区域や操業区域を恒常的に侵犯する等の違反事件を続発させたため、沿岸漁業等との間に深刻な調整問題を引き起こした。

このため、許可の厳重化、禁止区域及び操業期間等の規制の強化が図られたが有効なものとはなり得ず、全国的規模の底びき撲滅運動が展開され、政治問題化した。

また、豊かな他県の漁場へ隣接県等の機船底びきが合法・非合法に進出したことによつて機船底びき漁船同士の紛争が、進出先の沿岸漁業者も巻き込みながら次第に深刻化した。

機船底びきのこのような状況は、一九五一年（昭和二六年）二月、GHQのW・C・ヘリントンの五ポイント計画において乱獲漁法の拡大防止と減船の対策を講じること、という勧告となった。

政府は、五ポイント計画を契機に、実態に即した減船対策を樹立するため機船底びきの実態の再検討を行った。

その結果、沿岸漁業等との摩擦が著しいのは比較的小型の漁船ということが判明したため、機船底びきの減船整理対策は、総トン数一五トン以上と一五トン未満のものに分けて、それぞれの実態に即した対策を講じることとなった。

機船底びき勢力の急激な増加は、過剰な操業力となって漁場の荒廃を招き、禁止区域や操業区域を恒常的に侵犯する等の違反事件を続発させたため、沿岸漁業等との間に深刻な調整問題を引き起こした

一九五二年、漁業法が改正。この法改正に伴う措置として「機船底曳網漁業取締規則」が「中型機船底曳網漁業取締規則」に改正されるとともに、「小型機船底びき網漁業取締規則」が新たに制定

一九五二年（昭和二十七年）、漁業法が改正され、一五トン未満の漁船を小底として分離し、一五トン以上のものを中型機船底びき網漁業として、それぞれ別個の対策によつて減船に着手することとなった。

また、この法改正に伴う措置として「機船底曳網漁業取締規則」が「中型機船底曳網漁業取締規則」に改正されるとともに、「小型機船底びき網漁業取締規則」が新たに制定された。

この改正によつて、小底は、農林水産大臣が定めた隻数、合計総トン数及び合計馬力数の枠付けの範囲内において許可することができる法定知事許可漁業へ移行した。

小底の減船は、一九五一年にとりあえず補正予算により開始され、一九五二年以降は同年四月成立の「小型機船底曳網漁業整理特別措置法」によつて、各府県と協議の上、その現有勢力に立脚し、海区資源等の自然的条件、許可・無許可の別、沿岸底生魚種に悪影響を及ぼすと推定される漁具・漁法、小型底びきに対する依存度等の社会経済的条件を勘案して、さしあたり一九五六年（昭和三十一年）四月において二七、八三〇隻の漁船を残存させることとし、八、八六九隻の漁船を五カ年計画で減船整理することとされた。

減船は築いそにするための沈船五、九九七隻、他種漁業転換二、七三二隻、運搬船改造一四〇隻という計画になっており、これに対して時価の五割以内の国庫補助金が支給されるというものである。

一九五一年には瀬戸内海の高馬力船二二三隻の整理が実施され、一九五二年には瀬戸内海、紀伊水道、噴火湾、東京湾、伊勢湾、有明海等における制限馬力以上の船及び広島中部、愛媛宇和海区など調整上全廃を決定したものと二、一二七隻、一九五三年には一、〇一五隻、一九五四年に一、三八六隻、一九五五年三五隻の合計四、七九六隻の減船整理が実施された。

その後の小底の秩序は、制度に基づく運用によつて次第に正常化され、一部の海域では禁止漁具・漁法等の緩和措置がとられる状況にもなり、一九六三年の許可隻数は二、三、三一一隻となり、特殊事情による一部の海域を除き、ほぼ秩序の回復をみた。

また、小底の秩序回復に伴い農林水産大臣が定めていた合計総トン数と合計馬力数の枠付けの規制措置についても一九六二年の漁業法の改正に伴い廃止され、トン数階層別の隻数の枠付けだけの措置に緩和された。

「中型機船底びき」の減船対策は、一九五三年（昭和二十八年）から着手され、二、二九五隻の許認可のうち、九一八隻を減船し、一、三七七隻にする計画が策定された。

減船対策の柱は、かつお・まぐろ漁業等の他種漁業への転換であり、小底とは異なり転換を促進するために法律に基づかない予算措置として「中型機船底曳網漁業整理転換要綱」及び「中型機船底曳網漁業整理転換費補助金交付要綱」が制定され、運転資金と転換に伴つて退職する乗組員の退職金の補助が行われた。

この補助金による転換は二カ年で打ち切られたので、転換実績はまぐろはえ縄漁業

小底の秩序回復に伴い農林水産大臣が定めていた合計総トン数と合計馬力数の枠付けの規制措置についても一九六二年の漁業法の改正に伴い廃止され、トン数階層別の隻数の枠付けだけの措置に緩和された

へ九七隻、まき網漁業へ一四隻の合計一一一隻となった。

補助金が二カ年で打ち切られた背景には、一九五四年（昭和二十九年）に北洋の母船式さけ・ます漁業が再開され、その独航船の許可は中型底びきの廃業を条件とする転換措置が講じられたこと、更には、同年四月に沿岸と沖合の過剰操業力を他の漁業へ転換させるための漁業転換促進要綱が制定されるなど、補助金がなくとも他種漁業への円滑な転換が可能と判断されたからである。

漁業転換促進要綱は転換五カ年計画と呼称され、その基本方針は「沿岸から沖合へ、沖合から遠洋へ」

漁業転換促進要綱は転換五カ年計画と呼称され、その基本方針は「沿岸から沖合へ、沖合から遠洋へ」という外延的發展を図ろうとするものであり、中型底びきの主たる転換先の漁業は、まぐろはえ縄漁業等が予定されていたが、まぐろはえ縄漁業の新規許可が厳しくなっていたため、戦後再開された母船式さけ・ます漁業の独航船となった。

この転換五カ年計画は、五年を要せず三年でほぼ整理転換目標の九一〇隻に達し、一九五七年三月末の許認可隻数は一、三八五隻になった。整理転換先は、さけ・ます漁業が三八八隻、まぐろはえ縄漁業が一〇二隻及びまき網漁業が一四隻であり、他種漁業との兼業又は沖合新漁場等への進出に伴う船型の大型化によるトン数補充用として四〇六隻が整理された。

一方、整理転換対策と併せて沿岸の既存漁場から中型底びきの操業力を削減させるための対策として、他種漁業との兼業化、沖合漁場への移行及び新漁場への移行を促

進する一連の措置が一九五五年（昭和三〇年）から開始された。兼業化の促進対策は、兼業漁業の適正船型への移行を容易にするため、兼業する他種漁業を一定期間操業することを条件として一〇トンを限度とするトン数の無補充大型化の措置である。

兼業化の促進対策は、兼業漁業の適正船型への移行を容易にするため、兼業する他種漁業を一定期間操業することを条件として一〇トンを限度とするトン数の無補充大型化の措置

沿岸漁業等と競合しているのは、二〇トン前後の小型船が多いので、沖合漁場への移行促進対策はこれらの漁船を大型化して摩擦の少ない沖合漁場へ移行させようとするものであり、総トン数二〇トンまでの無補充大型化と二〇トン未満船の建造禁止及び問題の多い一〇トン以上の小底を四〇トン未満の大型化のための補充トン数として認める特別措置であった（ただし、小型底びきのトン数補充措置は翌年廃止）。

新漁場への出漁促進対策は、一九五四年に策定された新漁場開発試験操業計画に基づき、都道府県の指導船は燃料費の一／二、操業調査船には漁具費の一／四の助成措置により新漁場開発調査が開始され、同年は千島のエトロフ島沖、翌一九五五年度はタライカ湾沖、南千島沖、最上堆、瓢箪瀬、兵庫沖、隠岐北方沖及び日向沖の調査が実施された。一九五六年度は、伊豆諸島沖、北部沿海州沖及び鹿児島島沖、一九五七年度は北樺太東岸沖、南部沿海州沖及び大和堆の調査が行われ、殆どの漁場において好成績を収めた。

新漁場への出漁を促進するためには、船型の大型化によって沖合又は遠隔地の新漁場への耐航性を高める必要があるため、一九五六年度から新漁場で一定期間の操業を

行うことを条件として一〇トンを限度とするトン数の無補充大型化を認める措置が講じられた。

これら一連の措置により、沿岸の既存漁場における中型底びきの漁獲努力はかなり削減され、他種漁業との摩擦や違反は減少したが、それでも禁止区域の侵犯等の違法操業は絶えておらず、また、主として北海道の沿岸では、沿岸漁船の性能の向上に伴う沖合漁場への進出によって沿岸漁業等が新たな禁止区域の設定を主張する等、なお多くの調整問題を抱えている状態であった。

このため水産庁は、残存する中型底びきと沿岸漁業の調整を図り、併せて中型底びきの経営の合理化と健全な発展を期すためには複雑に絡み合っている操業区域、禁止区域及び禁止期間を総合的に調整して合理化する必要があるとして、一九五六年度から全国七海区に水産庁長官の諮問機関として中型機船底曳網漁業調整協議会を設けた。

この協議会では、各種の問題が活発に議論・検討され、特に複雑な操業区域と禁止期間の調整及び新漁場の利用促進対策等に重要な役割を果たし、調整が難しい操業区域については、その区域、期間の組み合わせの種類を半減するなど整理統合に寄与した。

一方、北洋海域の豊かな底魚資源に着目し、一九五七年（昭和三二年）から国及び関係県の試験船並びに北海道、青森県、宮城県の中型底びき漁船が試験操業を実施し

ていたが、三年間の試験操業によって北洋海域の企業採算性の一応の目処が得られた。

政府は、一九六〇年（昭和三五五年）に北洋海域への中型機船底曳網漁業転換要綱を制定し、北海道の沿岸漁業と関係している道県及び漁業調整上特に必要があると認める都府県の中型底びきを北洋海域へ転換させる措置を講じた。いわゆる北転船である。

第一期の転換計画では、三カ年で中型底びきの専業船一〇〇隻、兼業船五〇隻の合計一五〇隻を転換させる計画であったが、当時の主力魚種であるかれい類の魚価が非常に安く経営上の魅力が少なかったことなどにより、転換実績は専業船一〇三隻、兼業船二三隻の合計一三三隻にとどまった。

その後、スケトウダラの冷凍すり身技術の開発により北転船の主対象魚種はスケトウダラへ変わり、経営も極めて安定したものとなったため転換計画は円滑に推進され、最後の転換が行われた一九六七年（昭和四二年）までに一五七隻が転換した。また、漁船の大型化に伴うトン数補充用として九九隻が廃業した。

北転の開始と時を同じくして南方トロール漁業の海外進出が活発となり、その新規許可には中型底びきの廃業を条件とする措置が講じられ三二隻が転換した。

新漁場の開発に伴うまぐろはえ縄漁業の新規許可に際しても、その一部は中型底びきの廃業を条件とする措置が講じられたので三〇隻が転換した。更には、母船式底びき網漁業の独航船として中型底びきも従事できる措置が講じられたので、兼業化による操業力の更なる削減が行われた。

水産庁は、一九五六年度から全国七海区に水産庁長官の諮問機関として中型機船底曳網漁業調整協議会を設けた

政府は、一九六〇年に北洋海域への中型機船底曳網漁業転換要綱を制定し、北海道の沿岸漁業と関係している道県及び漁業調整上特に必要があると認める都府県の中型底びきを北洋海域へ転換させる措置を講じた

一九六三年に施行された漁業法の改正により指定漁業制度が発足し、中型底びきは、沖底と北転船（遠洋底びき網漁業）に分離され、それぞれが指定漁業に分類された。

このように一貫した中型底びきの操業力の削減措置により、一九六〇年頃には中型底びきの健全化が進み、沿岸漁業等の安定と発展にも大きく寄与した。しかし一方では、沿岸漁船等の沖合進出に伴う禁止区域等の拡大要求という新たな調整問題が発生し始めた時期でもあった。

一九六三年（昭和三八年）に施行された漁業法の改正により指定漁業制度が発足し、中型底びきは、沖底と北転船（遠洋底びき網漁業）に分離され、それぞれが指定漁業に分類された。

この制度改正によって東経一五三度以東の中型底びきの海域は、遠トロ（北転船等）の操業区域に編入され、沖合底びき網漁業は、北緯二五度以北の海域におけるほぼ東経一二八度三〇分以東、東経一五三度以西の日本の周辺海域だけになった。

我が国の漁業は、沿岸から沖合へ、沖合から遠洋へと漁場を拡大し、中型底びきにおいても北海道を中心に沖底、北転船が北洋新漁場に進出する等、公海自由の原則を享受し、一九七二年（昭和四七年）には我が国の漁獲量は一〇〇〇万トンを突破、一九七四年には漁業生産量が世界一位になるなど輝かしい時代となった。

しかし、その一方で一九七三年暮れからの石油危機により日本経済は高度経済成長にかげりがみえ、また漁業界においても燃油、漁業資材の高騰で漁業支出が増え、またソ連の大型団や韓国トロール漁船との競合により、次第に攻めから守りの漁業への転換を強いられるようになった。

一九七六年四月、米国は漁業保存管理法を制定し一九七七年三月一日から二〇〇カイリの実施に踏み切ることを宣言、続いて一月にはソ連が米国の二〇〇カイリを認める米・ソ漁業協定に調印、翌年二月には二〇〇カイリの布告を行い米国と同じ三月一日からの実施を表明し、二つの大国が海洋分割の先陣を切った。いわゆる二〇〇カイリ体制の幕開けである。

米・ソ漁業協定の二〇〇カイリ体制の幕開けにより、北転船にとっては、極めて大きな影響を与え、結果として、北海道を中心とした沖底五〇隻と北転船五七隻が減船を強いられることになった。

この問題は、ソ連の二〇〇カイリ水域内に漁場を拡大していた沖底と漁場の多くが米国・ソ連の二〇〇カイリ水域内にある北転船にとっては、極めて大きな影響を与え、結果として、北海道を中心とした沖底五〇隻と北転船五七隻が減船を強いられることになった。

さらに、一九八六年（昭和六一年）の日ソ漁業交渉で日本への割当量が四分の一に激減したことにより、北海道の沖底は更なる減船を強いられることとなり、その許可隻数は一六一隻から五割近くを減じた八八隻となった。

また、山陰沖では韓国底さし網（一九七二年頃から）、ばいかご（一九七四年頃）、あなごかご（一九八一年頃）等が進出し、一九八四年（昭和五九年）には山陰北陸沖における外国漁船視認隻数（水産庁境港漁業調整事務所）が三、五七四隻のピークとなる等外国漁船との漁場競合や底魚資源の低迷などにより経営が悪化し、島根県、兵庫県等山陰の沖底許可隻数は大きく減少した。

また、これらの地域では、一九九九年に発効した新日韓漁業協定において暫定水域

が設けられことによる漁場の狭隘化等により、二〇〇〇年から二〇〇四年にかけて、新潟県、石川県、福井県、鳥取県、島根県、山口県において新日韓対策事業により合計二二隻の減船が行われた。

さらに、バブル崩壊以降の日本経済の低迷や先行感に対する不安、漁船の老朽化等もあり、許可隻数は暫減している。

### Ⅲ 沖底の現状

沖底は、大中型まき網漁業、まぐろはえ縄漁業等他の指定漁業と異なり地域性が強い漁業である。

ここでは、沖合底びき網漁業の現状を全国的な概要を見た後、その地域性を漁船勢力、漁船規模、漁法、漁獲物等で見えてみる。

#### (一) 許可隻数

二〇一四年一月一日現在の沖底の許可隻数(認可を含む。)は、全国で三五九隻であり、前年同期比六隻が減船や廃業で減少している

二〇一四年(平成二六年)一月一日現在の沖底の許可隻数(認可を含む。)は、全国で三五九隻であり、前年同期比六隻が減船や廃業で減少している。

指定漁業は五年毎に許可の一斉更新を行っているが、最近五回(約二〇年間)の一斉更新毎の沖底の許可隻数の推移を見ると、一九九二年(平成四年)六五〇隻、一九九七年(平成九年)五二九隻、二〇〇二年(平成一四年)四四二隻、二〇〇七年

(平成一九年)三九一隻、二〇一二年(平成二四年)三六六隻となっている。

一斉更新毎の許可隻数の減少を比較すると、一二二隻(一九九二～一九九七)、八七隻(一九九七～二〇〇二)、五一隻(二〇〇二～二〇〇七)、二六隻(二〇〇七～二〇一二)と減少幅が小さくなってきている。

また、二〇〇二年の一斉更新時の許可隻数と二〇一四年の許可隻数との差が大きい地域は、下関を中心に漁業を展開している「下関グループ」が三〇隻から一六隻へと一四隻減少(後述)、愛媛県八幡浜を中心に漁業を展開していた「八幡浜グループ」が一四隻から二隻へと二隻減少(後述)、島根県も二二隻から一六隻へと六隻減少と二そう曳き操業を行っている地域と、福島県が五四隻から四〇隻へと一四隻減少、兵庫県が六一隻から五一隻へと一〇隻減少、北海道も五五隻から四七隻へと八隻減少のように比較的許可船の多い地域の減少が大きい傾向が見られている(表3)。

#### (二) 生産量

最新の漁業養殖業生産統計(農林水産省)によれば、二〇一二年(平成二四年)の沖底の生産量は三〇七、七八七トンで海面漁業全体の生産量の約八%となっている(図3)。

最近一〇年の海面漁業全体の生産量も沖底の生産量も暫減傾向にあり、その中で生産量に占める割合は八～九%と大きな変化は見られない。

生産量を魚種別で見ると、スケトウダラが一五九、〇七〇トンで最も多く、次いで

二〇一二年の沖底の生産量は三〇七、七八七トンで海面漁業全体の生産量の約八%

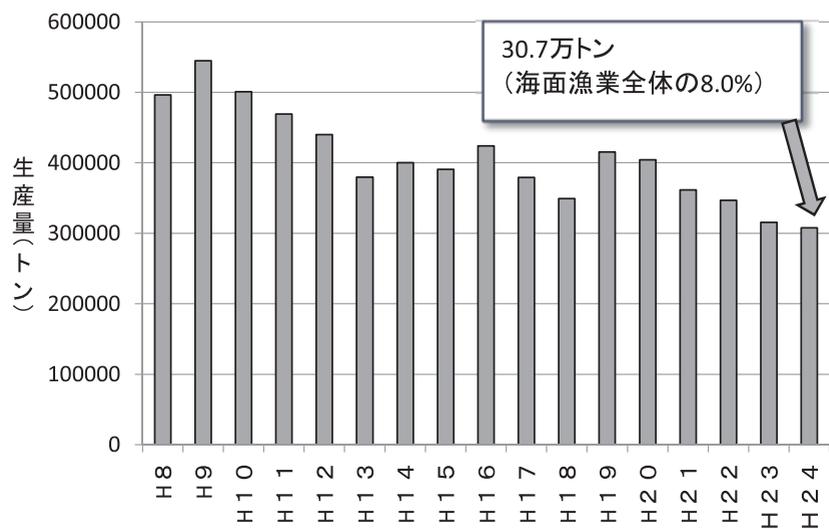


図3 沖底生産量の推移

表3 沖合底びき網漁業都道府県別許可隻数の推移 (認可含む。)

根拠地	1982	1992	1997	2002	2007	2012	2014
北海道	161	88	88	55	51	47	47
青森県	42	30	29	25	24	22	22
岩手県	31	23	21	16	14	14	14
宮城県	40	36	34	33	35	28	28
福島県	28	82	54	54	45	41	40
茨城県	19	12	7	5	5	8	8
千葉県	27	18	9	7	5	5	5
静岡県	0	0	1	1	1	1	1
愛知県	13	10	4	3	3	4	4
三重県	1	1	0	1	1	1	1
和歌山県	1	1	1	1	1	0	0
徳島県	7	3	3	2	2	2	2
高知県	7	7	6	5	4	4	4
愛媛県	8	8	8	8	4	2	2
大分県	2	2	2	0	0	0	0
宮崎県	6	6	4	4	2	0	0
鹿児島県	2	2	2	2	0	0	0
秋田県	33	19	13	14	14	15	15
山形県	1	1	1	1	1	1	1
新潟県	3	12	7	5	4	3	3
富山県	9	4	2	1	0	0	0
石川県	40	33	31	25	20	19	17
福井県	29	28	29	27	27	27	27
京都府	1	1	1	2	2	3	3
兵庫県	98	78	65	61	56	52	51
鳥取県	57	40	43	32	30	28	28
島根県	87	48	30	22	16	17	16
山口県	36	36	32	28	22	18	16
福岡県	8	8	2	2	2	2	0
佐賀県	4	4	0	0	0	0	0
長崎県	0	0	0	0	0	2	4
合計	800	650	529	442	391	366	359

注)2014年は1月1日現在の許可隻数、それ以外は一斉更新(8月)時点の許可隻数。

(一社) 全国底曳網漁業連合会の会員聞き取りによると二〇一三年の生産金額は凡そ四七〇億円弱となっている

ホッケ三七、七三二トン、マダラ二六、九二二トン、スルメイカ二三、一九〇トンとなっており、以上四種類で生産量全体の八割を占める。

また、魚種別の海面漁業の全漁獲量に占める割合で見ると、スケトウダラは六九%、ズワイガニは六八%、ホッケは五五%、ハタハタは五四%、マダラは五三%となっている。

### (三) 生産金額

生産金額については、統計事業の整理合理化により二〇〇七年(平成一九年)以降集計されていないので過去との比較が困難な状況となっている。

因みに、公式統計で整理されている最後の年である二〇〇六年の沖底の生産額は六八三億円であり、海面漁業全体の約六%となっている。

また、(一社) 全国底曳網漁業連合会の会員聞き取りによると二〇一三年(平成二五年)の生産金額は凡そ四七〇億円弱となっている。

### (四) 資源管理の取組

沖底においては、一九九七年(平成九年)からのTAC制度においてスケトウダラ、ズワイガニ、スルメイカのTAC管理に、また、二〇〇二年からの資源回復計画、二〇一一年(平成二三年)からの資源管理計画、自主規制を含め体長規制、漁獲努力量制限、保護区域の設定等様々な資源管理に積極的に取り組んでいる。

次に地域別に現状を本会会員の情報を基に整理する。なお、漁業根拠地の許可隻数

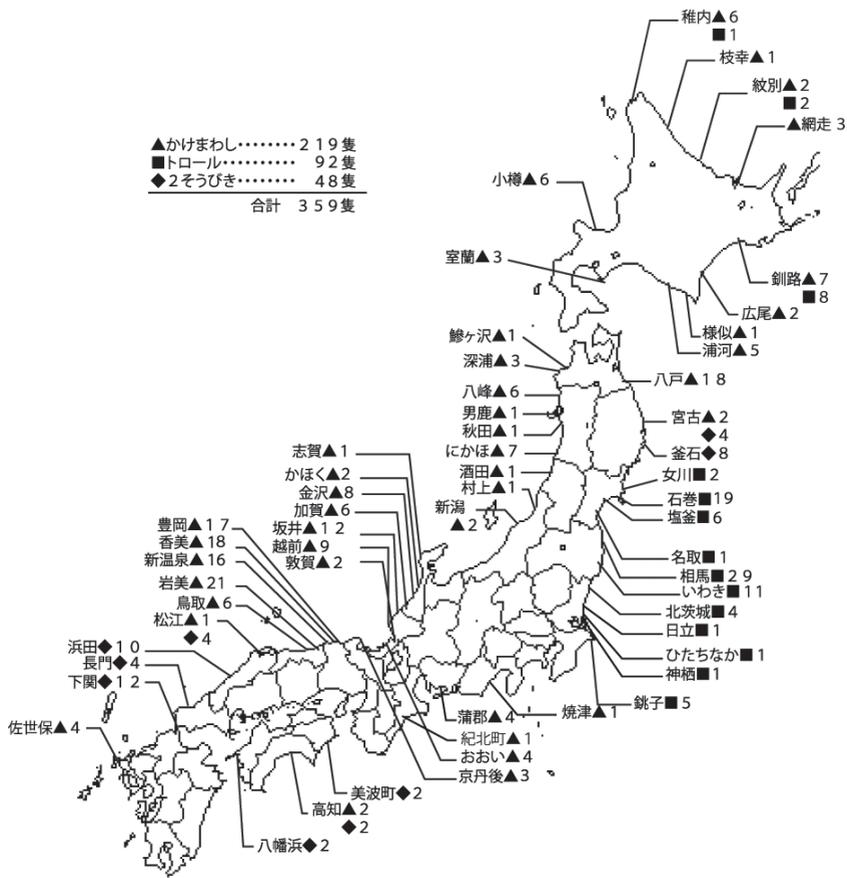


図4 沖底根拠地別漁法別隻数

の概要は図4のとおり。また、道府県名の次の【】は当該地域に所在する本会の会員である。

#### (一) 北海道【北海道機船漁業協同組合連合会】

北海道は、一九七〇年代は二〇〇隻を上回る許可隻数を有していたが、一九七七年のソ連の二〇〇カイリ実施に伴い減船を余儀なくされ(所謂、二〇〇カイリ減船)一九七九年(昭和五四年)から一六一隻体制を維持していたが、日・ソ漁業交渉によって対日割当量が大きく削減されたことを受け第二次減船を実施し一九八七年(昭和六二年)の一斉更新では八八隻と許可隻数は大幅に縮小した。その後、バブル崩壊による経済不況、輸入すり身の増大、韓国大型トロール船の操業等によるスケトウダラ資源の減少等を背景に一九九八年(平成一〇年)から自主減船に取組み、二〇〇二年(平成一四年)の一斉更新では五五隻、二〇〇七年には五一隻、二〇一二年には四七隻と漸減、二〇一四年(平成二六年)の許可隻数は四七隻となっている。

現在、小樽(四隻)、稚内(七隻)、枝幸(二隻)、紋別(四隻)、網走(三隻)、釧路(一一隻)、広尾(二隻)、様似(二隻)、浦河(四隻)及び室蘭(二隻)を漁業根拠地として、小樽港、稚内港、紋別港、網走港、釧路港、十勝港、追直港を中心に、かけまわし船三二隻、オッタートロール船七隻(稚内一隻、紋別二隻、釧路四隻)の三九隻が稼働している。

小樽船は北海道西岸(日本海)、稚内船は北海道西岸とオホーツク海の一部、枝幸、

二〇一四年(平成二六年)の許可隻数は四七隻



北海道の沖底船(160トン型)

漁船規模は鋼製二層甲板の二二五トン～一六〇トンで、一隻あたりの乗組員は一四～一八名で、国内の沖底としては最も大きなクラスの漁船を用いていることもあり乗組員も多い。

紋別、網走船はオホーツク海、釧路、広尾、様似、浦河、室蘭船は北海道太平洋側を漁場として北海道周辺海域で操業している。操業は日帰り操業が主体となっている。また、釧路、様似、浦河、室蘭船の一部はロシアと日本の漁業協定に基づき時期的にロシア水域で操業している。

漁船規模は鋼製二層甲板の二二五トン～一六〇トンで、船齢は〇～三四年、平均船齢は一五・五年で二極化しており、漁業根拠地別に平均船齢を見ると小樽九・五年、稚内二・三年、紋別一四・八年、網走一三・〇年、釧路二〇年、浦河・室蘭一・三年と稚内地域の平均船齢が高くなっている。

一隻あたりの乗組員は一四～一八名で、国内の沖底としては最も大きなクラスの漁船を用いていることもあり乗組員も多い。

また、漁業経営体は、法人七〇%、個人九%、その他二一%となっており、法人経営が多い。

業界の聞き取り調査結果によれば(以下、同じ)、北海道の二〇一三年漁期の生産量は一七七千トン、一隻あたりの平均生産額は三九三百万円、魚種別の生産金額の割合は、スケトウダラ(三九%)、ホッケ(一五%)、カレイ類(四%)でありスケトウダラの割合が高い(図5)。

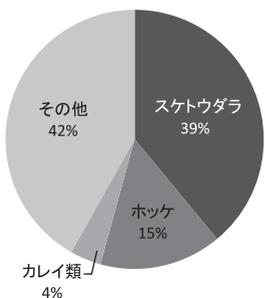


図5 北海道の魚種別生産金額の割合

なお、漁業構造改革総合対策事業により改革型漁船を用いた収益性向上の取組が、室蘭地域では二〇〇八年と二〇〇九年から、小樽地域と釧路地域では二〇一〇年から、稚内地域では二〇一三年から行われている。

また、北海道機船漁業協同組合連合会はスケトウダラやホッケの加工品等を生協、学校給食等に販売する事業を行っており、生鮮スケトウダラの韓国向け輸出は釧路が最初に手掛けたものである。

#### (二) 青森県【青森県機船底曳網漁業連合会】

青森県は、一九七〇年代は四九隻の許可隻数を有していたが、北海道と同様に北洋での操業も行っていたことから一九七九年から四二隻、一九八七年の一斉更新では三〇隻と許可隻数は縮小した。漁船はその後漸減し、二〇〇二年の一斉更新では二五隻、二〇〇七年には二四隻、二〇一二年には二二隻となり、二〇一四年の許可隻数は二二隻となっている。

現在、八戸(二六隻)、鱈ヶ沢(二隻)、深浦(二隻)を漁業根拠地として、かけまわし一九隻が稼働している。

八戸船は八戸港を中心に太平洋側の青森県沖合と一部の漁船が北海道同様に時期的にロシア水域で、また鱈ヶ沢船と深浦船は鱈ヶ沢港、深浦港を中心に日本海側の青森県沖合で操業している。操業は日帰り操業が主体となっている。

漁船規模は、八戸を漁業根拠地とするものは七五トン～一六〇トンで、船齢は五～

二〇一四年の許可隻数は二二隻。現在、八戸(二六隻)、鱈ヶ沢(二隻)、深浦(二隻)を漁業根拠地として、かけまわし一九隻が稼働

三四年、平均船齢は二二・九年、また日本海側は一九トン～四〇トンで船齢は〇～二七年となっている。

一隻あたりの乗組員は、八戸船で八～十四人、日本海側で六～七人。漁業経営体は、法人四五％、個人五五％となっており、

ほぼ半々

一隻あたりの乗組員は、八戸船で八～十四人、日本海側で六～七人となっている。

また、漁業経営体は、法人四五％、個人五五％となっており、ほぼ半々である。

八戸船の二〇一三年漁期の生産量は一七千ト

ン、一隻あたりの平均生産額は二四〇百万円で、

魚種別の生産額の構成は、スルメイカ（四六％）、マダラ（一五％）、スケトウダラ（二〇％）となっており、スルメイカの割合が高い（図6）。

また、日本海側ではイカ類、マダイ、ホッケの割合が高い。

なお、漁業構造改革総合対策事業により改革型漁船を用いた収益性向上の取組が二〇一三年から深浦地区で開始されている。

### （三）岩手県【岩手県底曳網漁業協会】

岩手県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では一六隻、二〇〇七年には一四隻となり以降一四隻体制が持続されている。

岩手県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では一六隻、二〇〇七年には一四隻となり以降一四隻体制が持続されている。

現在、宮古（六隻）と釜石（八隻）を漁業根拠地として、宮古港を中心に、かけま

わし二隻、二そう曳き六組一二隻が岩手県沖合を主漁場として稼働している。

岩手県は東日本では唯一、二そう曳き操業を行っており、操業は日帰り操業が主体となっている。

漁船規模は、全て七五トンで、船齢は二～二六年、平均船齢は二〇・二年となっている。

漁船規模は、全て七五トンで、一隻あたりの乗組員は一〇人前後で、漁業経営体は法人八六％、個人一四％となっており法人経営が殆ど

一隻あたりの乗組員は一〇人前後で、漁業経営体は法人八六％、個人一四％となっており法人経営が殆どである。

岩手県の二〇一三年漁期の生産量は二二千トン、一組（二隻）あたりの平均生産額は四七〇百万円で、魚種別の生産額の構成は、スルメイカ（四五％）、マダラ（二〇％）、スケトウダラ（一〇％）であり、青森県八戸と類似の構成となっている。

なお、宮古・釜石地域では、漁業復興総合対策事業により新船導入による収益性向上の取組が二〇一二年と二〇一四年から開始されている。

### （四）宮城県【宮城県沖合底びき網漁業協同組合・宮城県近海底曳網漁業協同組合】

宮城県は、一九七〇年代は四七隻程度の許可隻数を有していたが、北海道と同様に北洋での操業も行っていったことから、一九七九年から四四隻、一九八七年の一斉更新では三三隻と大きく縮小した。二〇〇二年の一斉更新では同数の三三隻、二〇〇七年には二隻増隻し三五隻に回復したが、東日本大震災の影響等もあり、二〇一二年の一斉更新では二八隻に漸減し、二〇一四年の許可隻数は二八隻となっている。

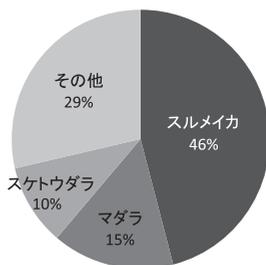


図6 青森県（太平洋側）の魚種別生産金額の割合

現在、女川（二隻）、石巻（一七隻）、塩釜（六隻）、名取（一隻）を漁業根拠地として石巻港、塩釜港を中心にオッターロール二六隻が稼働しており、小型船グループは宮城県近海、大型船は宮城県沖合を漁場として（震災前は福島県、茨城県沖合でも操業）、日帰り操業を行っている。

小型船グループ（一四隻）の漁船規模は一八トン〜三二トンで、船齢三〜三八年、平均船齢二・五年、大型船グループ（一三隻）の漁船規模は六五トン〜八二トン、船齢五〜二六年、平均船齢は一七・七年となっている。

小型船の一隻あたりの乗組員は四〜六人で、現在四隻において外国人研修生を一隻あたり一〜二人受け入れている。大型船の一隻あたりの乗組員は七〜八人となっている。

漁業経営体は、小型船グループでは個人四三％、共同経営五〇％と個人が多く、大型船グループでは一船を除き企業経営となっている。

小型船グループの二〇一三年漁期の生産量は五千トンであり、一隻あたりの平均生産額一億円で、魚種別の生産額の構成はマダラ（一六％）、ヒラメ（二一％）、その他（七三％）と多様な魚種を生産している。

大型船グループでは、生産量は二二千トン、一隻あたりの平均生産額は二七二百万円となっており、魚種別の生産額の構成はスルメイカ（四四％）、マダラ（二七％）、スケトウダラ（九％）で青森県八戸、岩手県と類似した構成となっている。

なお、石巻地域では漁業復興総合対策事業により新船導入による収益性向上の取組が二〇一三年から、また既存船を活用した収益性回復の取組が二〇一二年から開始されている。

#### （五）福島県【福島県機船底曳網漁業組合連合会】

二〇一四年の許可隻数は四〇隻。漁船規模は、一七トンから四七トンでFRP一九トン船が

主体

二〇〇七年では四五隻、二〇一二年では四一隻、二〇一四年の許可隻数は四〇隻となっている。

現在、相馬（二三隻）といわき（九隻）を漁業根拠地にオッターロール三二隻が実働体制となっている。

漁船規模は、一七トンから四七トンでFRP一九トン船が主体となっており、船齢は〇〜三九年、平均船齢は二・一年、また一隻あたりの乗組員は五〜七名となっている。

漁業経営体は、法人八％、個人が九二％であり、個人が圧倒的に多い。

福島県は、二〇一一年の東日本大震災時の東京電力第一原子力発電所事故の影響により全ての沿岸漁業及び底びき網漁業の操業を自粛しており、操業の再開を目指し二〇一二年六月から、沖底を中心に試験操業を実施している。

この試験操業は、漁獲物の放射性物質に対する検査体制を整えた上で、モニタリング調査の結果を踏まえ操業海域、漁獲対象魚種等を、学識有識者等から構成される福

二〇一四年の許可隻数は八隻。  
漁船規模は、FRP一六トン、  
一九トン、一隻あたりの乗組員  
は三〜六人

島県漁業復興協議会において十分検討し、福島県下漁業協同組合長会議の承認を得て実施しており、操業海域、漁獲対象種の拡大に努めている。

#### (六) 茨城県【茨城県沖底協会】

茨城県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では五隻であったが、二〇一二年では三隻増加して八隻となり、二〇一四年の許可隻数は八隻となっている。

現在、北茨城（四隻）、日立（二隻）、那珂湊（二隻）を漁業根拠地として、オッターロール六隻が稼働しており、東京電力福島第一原子力発電所事故の影響で茨城県の県北の操業は自粛されているものの、茨城県及び千葉県の沖合を漁場として操業している。操業は日帰り操業である。

漁船規模は、FRP一六トン〜一九トンで、船齢は一四〜四〇年、平均船齢は二六・五年、一隻あたりの乗組員は三〜六人となっている。

漁業経営体は法人経営が一経営で個人経営が多い。

二〇一三年漁期の生産量は一・六千トン、一隻当たりの平均生産額は九七百万円でヤリイカ、ヒラメを中心に様々な魚種を生産している。

#### (七) 千葉県【千葉県機船底曳網漁業協同組合】

二〇一四年の許可隻数は五隻

千葉県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では七隻であったが、二〇〇七年には五隻に減少、以降安定しており、二〇一四年の許可隻数は五隻となっている。

現在、銚子を漁業根拠地としてオッターロール七隻（うち、二隻は茨城県籍。）



千葉県の沖底船（19トン型）

が稼働しており、操業海域は千葉県及び茨城県沖合、日帰り操業を行っている。  
漁船規模は、一五トン〜七四トン、船齢は一〜三三年、小型船（一九トン型）二隻は新しく、大型船（六五〜七四トン）の平均船齢は二八・七年と高齢化している。

二〇〇八年に大型船四隻が生産組合を設立し、漁業構造改革総合対策事業を活用して改革型漁船による収益性向上の取組を二〇〇八年と二〇一二年から行っている。

一隻あたりの乗組員は四〜八人で、現在五隻において外国人研修生が一隻あたり二〜三人乗り組んでいる。

二〇一三年漁期の生産量は一・七千トン、一隻当たりの生産額は一一五百万円で、魚種別の生産額の構成は、ヤリイカ（二〇％）、ヒラメ（二二％）、メヒカリ（九％）となっておりヤリイカを中心に様々な魚種を漁獲している。

#### （八）愛知県【愛知県沖合底びき網漁業協会】

愛知県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では三隻であったが、二〇〇九年からは四隻

二〇一四年の愛知県の許可隻数は四隻

一隻増加し、二〇一四年の許可隻数は四隻となっている。

現在、蒲郡を漁業根拠地として、かけまわし三隻が稼働しており、愛知県沖合、三重県沖合を中心に、原則日帰り操業を行っている。

漁船規模は、FRP船若しくは軽合金船の一九トン〜四四トン、船齢は九〜一七年で、一隻あたりの乗組員は七〜九名、漁業経営体は全て法人となっている。

二〇一三年漁期の生産量は〇・八千トン、一隻あたりの生産額は一一五百万円で、

魚種別の生産額の構成は、メヒカリ（二二％）、ニギス（二二％）、ムツ（二二％）、アカムツ（九％）、アカザエビ（五％）となっており深海性の魚種が比較的多い。

#### （九）愛媛県【八幡浜漁業協同組合】

八幡浜船は、更に二〇一二年の一斉更新で愛媛県の二隻を残すのみ

八幡浜船は、二〇〇二年の一斉更新において愛媛県八隻、宮崎県四隻及び鹿児島県二隻の一四隻であったが、廃業等により二〇〇七年では愛媛県四隻、宮崎県二隻の六隻に、更に二〇一二年の一斉更新で愛媛県の二隻を残すのみとなった。

現在、八幡浜を漁業根拠地とする二そうびき一組（二二五トン二隻）が豊後水道から太平洋南部沖合で、ケンサキイカ、イボダイ、マダイ、モンゴウイカ、アカムツ等を対象に沖泊まり操業を行っている。

#### （一〇）秋田県【秋田県沖合底曳網漁業協議会】

秋田県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では一四隻、二〇一二年には一隻増し、二〇一四年の許可隻数は一五隻となっている。

二〇一四年の秋田県の許可隻数は一五隻、漁船規模は、一六トン〜三五トン

現在、八峰（六隻）、男鹿（一隻）、秋田（一隻）、にかほ（七隻）を漁業根拠地として、かけまわし一五隻が稼働しており、秋田県沖合（二部青森県の日本海側沖合）で日帰り操業を行っている。

漁船規模は、一六トン〜三五トンで、船齢は八〜三七年、船齢八〜二二年のグループと船齢三〇年以上のグループに分かれ、三〇年以上のグループが八〇％以上を占め漁船の高齢化が進んでいる。

一隻あたりの乗組員は四～五人、漁業経営体は法人四〇％、個人五三％、その他七％であり法人と個人がほぼ半々となっている。

二〇一三年漁期の生産量は一・二千トン、一隻あたりの平均生産額は三百万円、魚種別の生産額の構成は、ハタハタ（三二％）、マダラ（九％）、ヤリイカ（九％）、ホッケアカエビその他となっている。

（一） 山形県・新潟県【山形県機船底曳網漁業協議会・新潟県機船底曳網漁業協議会】  
現在、山形県では酒田を漁業根拠地としてかけまわし一隻、新潟県では新潟と村上を根拠地として三隻が稼働しており、それぞれ山形県沖合、新潟県沖合で日帰り操業を行っている。

漁船規模は、山形県一九トン、新潟県は二六トン、二九トンであり、両県合計四隻の平均船齢は三二年と漁船の高齢化が進んでいる。

山形船はホッコクアカエビ、マダラ、ホッケ、ハタハタ等を、新潟船はホッコクアカエビ、ズワイガニ、ニギス、アンコウ等を漁獲している。

### （二） 石川県【石川県底曳網漁業組合】

二〇一四年の石川県の許可隻数は一七隻

石川県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では二五隻、二〇〇七年では二〇隻、二〇一二年では一九隻と漸減しており、二〇一四年の許可隻数は一七隻となっている。現在、加賀（六隻）、金沢（八隻）、かほく（一隻）、志賀（一隻）を漁業根拠地として橋立港、金沢港を中心に、かけまわし一七隻が稼働しており、石川県沖合、大和

堆を漁場として操業している。

漁船規模は一五トン～四二トン、一九トン型が中心で、船齢は二～三二年、船齢二〇年以下の船が八割近くを占め、平均船齢は一五・七年、全国的に見て船齢は低い。

一隻あたりの乗組員は五～六人であり、また七隻に外国人研修生一～二人が乗り組んでいる。

漁業経営体は法人七一％、個人二九％であり、法人経営が多い。

二〇一三年漁期の生産量は二千トン、一隻あたりの平均生産額は八〇百万円で、魚種別の生産額の構成は、ホッコクアカエビ（三一％）、ズワイガニ（二八％）、ニギス（二三％）となっており、ホッコクアカエビ、ズワイガニの割合が高い（図7）。

### （三） 福井県【福井県底曳網漁業協会】

福井県の許可隻数は、一九六〇年代後半から二七～二八隻で推移しており、二〇〇二年の一斉更新以降も二七隻体制が維持されている

福井県の許可隻数は、一九六〇年代後半から二七～二八隻で推移しており、二〇〇二年の一斉更新以降も二七隻体制が維持されている。現在、坂井（二隻）、越前（九隻）、敦賀（二隻）、おおい（四隻）を漁業根拠地として福井港、越前港、敦賀港、小浜港を中心に、かけまわし二七隻が石川県から京都府の沖合や大和堆、隠岐堆、隠岐北方等を漁場として稼働している。

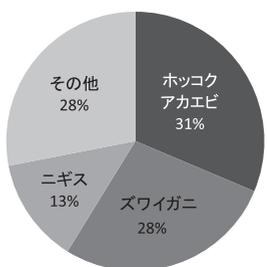


図7 石川県の魚種別生産金額の割合

漁船規模は、一五トンから九三トンで、船齢は〇年から三六年、二〇年以下の船が一二隻、三〇年以上が一二隻と二極化している。

一隻あたりの乗組員は四〜七名、漁業経営体は法人一％、個人八九％で個人経営が多い。

二〇一三年漁期の生産量は一・二千トン、一隻あたりの生産額は六三百万円で、魚種別の生産額の構成は、「越前ガニ」として知られるズワイガニ（六三％）、アカガレイ（二五％）、ホッコクアカエビ（二四％）であり、ズワイガニの割合が高い（図8）。

なお、越前地域では漁業構造改革総合対策事業により二〇一三年から改革型漁船を用いた収益性向上の取組が開始されている。

#### （一四） 京都府【京都府機船底曳網漁業連合会】

二〇一四年の京都府の許可隻数は三隻

京都府の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では二隻、二〇一一年から一隻増加し、二〇一四年の許可隻数は三隻となっている。

現在、丹後を漁業根拠地として、一七トン〜一九トンのかけまわし三隻が稼働しており、京都府沖合を漁場として日帰り操業を行っている。

一隻あたりの乗組員は六名、漁業経営体は三経営体とも個人である。

二〇一三年度漁期の生産量は六八トン、一隻あたりの平均生産額は二八百万円、魚種別生産額の構成はズワイガニ（七七％）、ニギス（七％）、アカガレイ（二％）と圧倒的にズワイガニの割合が高い。

#### （一五） 兵庫県【兵庫県機船底曳網漁業協会】

二〇一四年の兵庫県の許可隻数は五隻

兵庫県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では六一隻、二〇〇七年では五六隻、二〇一二年は五二隻と漸減傾向にあり、二〇一四年の許可隻数は五一隻となっている。

現在、豊岡（二五隻）、香美（一九隻）、新温泉（二五隻）を漁業根拠地として、津居山港、柴山港、香住港、浜坂港、諸寄港を中心に、かけまわし四九隻が、京都府から山口県の沖合、大和堆を漁場に稼働している。大型船の一操業航海は、四日〜六日となっている。

漁船規模は一九トン〜二五トンであり、四一トン未満船が一四隻（豊岡（八隻）、香美（五隻）、浜坂（二隻））のほかは八五トンを中心とする大型船が多く、船齢は三〜三四年、根拠地別に見ると豊岡は船齢二〇年代の船が多く平均船齢二八・〇年、香美は各年代に分散し平均船齢一七・四年、新温泉は平均船齢二〇・三年となっている。

一隻あたりの乗組員は五〜一一名で、稼働船の半数近い二二隻において外国人研修生を一隻あたり一〜四名受け入れている。

漁業経営体は、法人四一％、個人五九％となっている。

二〇一三年漁期の生産量は九・三千トンで、一隻あたりの平均生産額は一三一百万

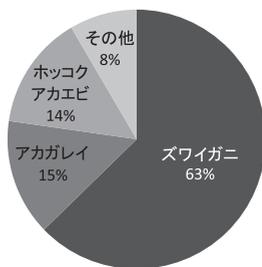


図8 福井県の魚種別生産金額の割合

二〇一四年の鳥取県の許可隻数は二八隻

円、魚種別の生産額の構成は、「松葉ガニ」として知られるズワイガニ（五三％）、ホタルイカ（一六％）、カレイ類（一五％）でありズワイガニの割合が高い（図9）。なお、ホタルイカは富山県が有名であるが、生産量は兵庫県が日本一となっている。

なお、柴山地域では漁業構造改革総合対策事業により改革型漁船を用いた収益性向上の取組が二〇〇九年と二〇一〇年から、浜坂地域では二〇〇九年から行われている。

（一六）鳥取県【鳥取県沖合底曳網漁業協会】

鳥取県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では三二隻、二〇〇七年では三〇隻、二〇一二年は二八隻と漸減傾向にあり、二〇一四年の許可隻数は二八隻となっている。

現在、岩美（二二隻）、鳥取（六隻）を漁業根拠地として、境港、網代港、鳥取港を中心に、かけまわし二七隻が、鳥取県から山口県の沖合を漁場に稼働している。一操業航海は、四日～六日となっている。

漁船規模は、七二トン～二〇トンと大型船のみで、船齢は〇～二九年、一〇年未満船と二六年をピークとしたものと二極化しており、平均船齢は一七・七年となっている。



鳥取県の沖底船（95トン型）

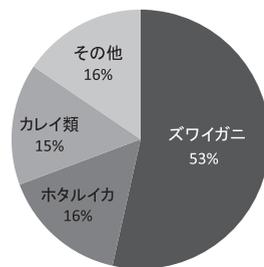


図9 兵庫県の魚種別生産金額の割合

一隻あたりの乗組員は七〜一人で、漁業経営体は法人六八％、個人二九％、その他三％であり、法人経営が多い。

二〇一二年漁期の生産量は六・三千トン、一隻あたりの平均生産額は一五三百万円、魚種別の生産額の構成は、ズワイガニ（四七％）、アカガレイ（二〇％）、ハタハタ（九％）となっている（図10）。

なお、賀露地域では漁業構造改革総合対策事業により改革型漁船を用いた収益性向上の取組が二〇〇八年と二〇一一年から、また網代地域でも二〇一一年から行われている。

このほか県のリース事業による代船建造も行われている。また、クロザコエビや秋田県との連携によるハタハタの知名度向上の取組も行われている。

（一七）島根県【島根県機船底曳網漁業連合会】

二〇一四年の島根県の許可隻数は一六隻

島根県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では二二隻、二〇〇七年では一六隻、二〇一二年は一七隻と安定傾向にあり、二〇一四年の許可隻数は一六隻となっている。現在、松江（五隻）、大田（二隻）、浜田（二隻）を漁業根拠地として、浜田港を中心に、二そう曳き七組一四隻が島根県から長崎県対馬の沖合を漁場として、また、

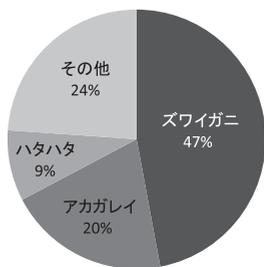


図10 鳥取県の魚種別生産金額の割合

かけまわし一隻が島根県の沖合を漁場として稼働している。

二そう曳きの一操業航海は五日〜六日となっている。

島根県の沖底は二そう曳き操業が主流であり、二そう曳きの漁船規模は七五トン〜九五トン、船齢は二四〜二九年、平均船齢二五・六年と高齢化が進行している。

二そう曳き一隻あたりの乗組員は九〜二人で、現

在、二そう曳き一四隻において外国人研修生を一隻あたり二〜四人受け入れている。

西日本の二そう曳き操業では、様々な魚種が漁獲されることから、魚種別、銘柄別（サイズ別）の仕分けが多く、漁獲物の処理に時間を要する。

漁業経営体はすべて法人である。

二〇一三年漁期の二そう曳きの生産量は四千トン、二そう曳き一組当たりの平均生産額は二八五百万円、魚種別の生産額の構成はカレイ類（二五％）、マアナゴ（二一％）、アカムツ（六％）であり様々な魚種が生産されている（図11）。

なお、浜田地域では漁業構造改革総合対策事業により二隻の既存漁船を用いた収益性回復の取組が二〇一三年から開始されている。

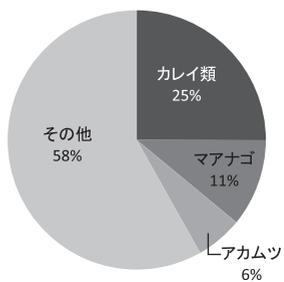


図11 島根県の魚種別生産金額の割合

二〇一四年の山口県下関港を中心とする山口県、福岡県の許可隻数は山口県のみの一六隻

#### (一九) 山口県【山口県以東機船底曳網漁業協同組合】

山口県下関港を中心とする山口県、福岡県の許可隻数は、二〇〇二年の一斉更新では山口県二八隻、福岡県二隻の三〇隻、二〇〇七年では山口県二二隻、福岡県二隻の二四隻、二〇一二年は山口県一八隻、福岡県二隻の二〇隻と漸減し、二〇一四年の許可隻数は山口県のみの一六隻となっている。

現在、長門(四隻)、下関(一〇隻)を漁業根拠地として、二そう曳き七組一四隻が山口県から長崎県五島北西の沖合を漁場として稼働している。一操業航海は六日～七日となっている。

漁船規模は六〇トンから九〇トン、七五トン船が中心で、船齢は一年から二七年、平均船齢は一八・二年となっている。

一隻あたりの乗組員は一〇～一二名で、全船、外国人研修生を一隻あたり二～三人受け入れている。

なお、漁業経営体は法人七二%、個人一四%、その他一四%となっている。

二〇一三漁期の生産量は六千トン、一組当たりの平均生産額は四五〇万円、魚種別の生産額の構成はカレイ類(二二%)、タイ類(一九%)、マアナゴ(九%)であり様々な魚種が生産されている(図12)。

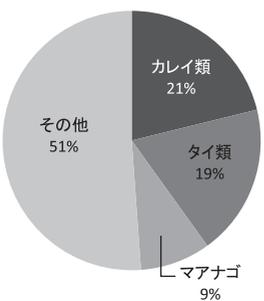


図12 山口県の魚種別生産金額の割合

なお、下関地域では漁業構造改革総合対策事業により二隻の改革型漁船を用いた収益性向上の取組が二〇一二年から開始されている。

また、アンコウの知名度を高めるための活動も行われている。

## IV 沖底の課題

底びきは、その優れた漁獲性能ゆえに、瞬く間に勢力を広げ、第二次世界大戦による中断や大戦直後の食料供給のための許可の増加はあったものの、戦前も戦後も一貫してその勢力を削る政策が取られてきた

底びき、とりわけ沿岸漁業に近い位置にあった以東底びき(沖底と小底)は、その優れた漁獲性能ゆえに、瞬く間に勢力を広げ、第二次世界大戦による中断や大戦直後の食料供給のための許可の増加はあったものの、戦前も戦後も一貫してその勢力を削る政策が取られてきた。

即ち、戦前においては減船整理、戦後においては小底の減船整理、沖底の他種漁業への転換または新漁場への漁場転換という政策である。

沖底に対するこの政策は、二〇〇カイリ体制が導入される以前では極めて効果的に作用し、日本経済の高度成長と相まって転換したものの、残ったもの双方の経営の健全化をもたらした。

しかし、一九七七年の米国、ソ連の二〇〇カイリ体制の実施は、我が国の北洋漁業を衰退させることとなり、その後のソ連の漁獲割当量の大幅な引き下げも重なり東日本の沖底勢力は大きく減少した。

漁船漁業を巡っては、漁船用燃油や漁業資材の高騰・高止まり等による漁業経費の増加に伴う収益性の更なる低下現象が進行

また、山陰北陸では韓国漁船の進出による漁場競合、資源の低迷等による経営不振や暫定水域設定による漁場の狭隘化等により、山陰北陸の沖底勢力も大きく減少した。さらに、バブル崩壊以降の日本経済の低迷は戦後日本の躍進を担ってきた中小企業に重くのしかかり経営からの撤退等を強いられたが、中小企業経営が主体の沖底にも同様の影響を与えた。

そして今、漁船漁業を巡っては、漁船用燃油や漁業資材の高騰・高止まり等による漁業経費の増加に伴う収益性の更なる低下現象が進行している。

また、幹部乗組員（漁労長等）の高齢化やその後継者の育成、さらには乗組員の高齢化や不足による生産性の低下といった問題も存在する。

これら先行きの不透明感や沖底経営者の後継者問題から代船建造に踏み切れず、漁船の老朽化による修繕費の増大や生産性の低下が、更なる漁業経営の悪化を招いているという現実もある。

沖底許可隻数の推移を見ると、全体数は一斉更新毎に一貫して減少してきており、その減少幅は小さくなってきてはいるものの、漁業経営を取り巻く環境は厳しい状況下にあり、地域によっては更に減少する可能性も否定できない。

沖底を単に漁業経営の一つとして捉えるなら、経営からの撤退は経営者の判断と責任においてなされるもの（もつとも、今の世の中は金融機関の判断が先かもしれないが）であるが、沖底は、効率的な漁法でありながらも地域に根ざした漁業であり、

基本的に根拠地としている地元の漁港で水揚げを行っている。このような港は全国で六〇箇所余りもあり、多少の荒天でもまとまった量の多種多様な漁獲物の水揚げを計画的・安定的に行い得るという特徴を有することから、その地域の漁業協同組合の経営はもとより、水産加工業、運送業或いは観光業等の関連産業に大きな影響力を及ぼしている。

また、沖底勢力の衰退は地域の関連産業の衰退を誘発し、関連産業の衰退が更に沖底勢力の衰退を招くという負のスパイラル構造にあり、その結果として沖底勢力の崩壊は地域経済を崩壊させる可能性が高い。

このため、沖底勢力の存続は一経営者の問題にとどまらず、地域の水産業、ひいては地域経済にも影響する問題なのである。

沖底経営者の意向は勿論のこと、地域の行政機関の協力を得つつ、地域特性や関連産業の動向、意向も踏まえ、それぞれの地域毎に、沖底経営の維持・発展を図るための具体策を検討することが大切

このような観点から考えると、沖底経営者の意向は勿論のこと、地域の行政機関の協力を得つつ、地域特性や関連産業の動向、意向も踏まえ、それぞれの地域毎に、沖底経営の維持・発展を図るための具体策を検討することが大切と考える。

経営者が経営の安定を図るために国、県、市町村の支援策を活用しながら、個の経営安定のみならず、地域に根ざした沖底が、地域経済再生の担い手として、地域と一体となって取り組む必要がある。

また、歴史の変遷でみたように、これまでの沖底に関する規制は、一九五六年の中型機船底曳網漁業調整協議会の検討を除き、その漁獲努力量を沿岸漁業等との調整或

いは資源保護の観点から、下げる方向で検討されてきた。

しかし、沖合、沿岸問わず、漁業就業者人口の大幅な減少、収益性の低下等漁業を巡る情勢が大きく変わった現在において、地域の理解も得つつ、必ずしも適当とは考えられない規制や沖底の存続を図る観点から見直しが必要な規制については再検討する必要がある。

さらに、沖底生産物の消費拡大や付加価値向上を図るための取り組みが各地で展開されているが、このような活動を強化するとともに、消費者の水産物や資源管理に対する関心の高まりに対応し、沖底に関する情報の提供、マリンエコラベル等の認証制度の活用等にも取り組む必要がある。

他方、福島県においては前述の通り沖底を中心として福島沖での漁業の再開に向けた試験操業が展開されているが、この拡充を図りつつ、更なる消費者の信頼回復と流通拡大を図る必要がある。

以上は当面の課題として想定しているが、他種漁業同様このほかにも種々の問題もあり、その前途は決して晴ればかりではないが、本編で示したように過去の度重なる規制や減船等の難問を克服しつつ、多種多様な底魚を安定的に供給してきている沖底である。

水産日本の復活を担う漁業の一つとして、果敢にチャレンジしていきたい。

## 時事余聞

◇…高杉良の「燃ゆるとき」を改めて読み直した。主人公である森和夫（東洋水産社長）さんが亡くなられて大分経つ。誰もが不思議に思うのは東証一部に上場され、職員二千名近くを有する企業がなんと東京築地市場の片隅に建てられた僅か六坪のほつ立て小屋から戦後始まったことだ。しかも事務所は机四つ。アメリカン・ドリームといわれるが、これはまさにジャパニーズ・ドリームである。もちろんここまで漕ぎつけるには山あり谷ありの苦難の連続である。著者自身が語っている通り内容は八割方を取材。

◇…日本の企業は苦しくなったとき真つ先に首切りに向かう。終身雇用は見せかけで、非常時の時こそ終身雇用を守るべきである。日本企業が行なっているのは「修身」雇用であつて、終身雇用ではない。船が沈むとき船長が一番最後に残るのが鉄則。しかし、最近の経営者は危機感を覚えると真つ先に逃げ、社員を犠牲にする。「指名解雇の責任者」である課長が会社を辞めるのも或る種の使命感である。企業の中には出世争いばかりやつているのではなく、頑張る人が必ずいる。

◇…これは吉田松陰の言葉である。「至誠にして動かざるものは未だこれあらざるなり」。どんなに環境が悪くても、手の施しようもないほど行き詰つていても、これを自分の問題として考えればいくらでも道が開ける。注意しなければならぬ点は、問題を長い目で見て議論するか、多面的、全面的にみて議論するか、根本的にみて議論するかである。これを区別してかからないと徒らに混乱したりして結論が出ないことである。（K）

## 編集後記

沖合底びき漁業は多種多様な漁獲物を消費者に提供し我が国漁業にとつて重要な位置を占めています。また、多少の荒天でもまとまった量の水産物を供給し得るので、水産加工業など地域産業の存続に不可欠の漁業です。底びき網漁業は沿岸漁業とのトラブルを抱え、漁業紛争が絶えない時代があり、一方韓国や中国とも近接し、様々な規制を加え、調整を図っています。本稿では地域別の底びき漁業の具体的な説明まで付されています。筆者に心から感謝申し上げる次第です。

### 「水産振興」第五六一号

平成二十六年九月一日発行

（非売品）

編集者 井上恒夫  
発行人

発行所

〒104-0055 東京都中央区豊海町五番一  
豊海センタービル七階

一般財団法人 東京水産振興会

電話 ☎ 三五三二八一  
FAX ☎ 三五三二八一

印刷所 ㈱連合印刷センター

（本稿記事の無断転載を禁じます）

ご意見・ご感想をホームページよりお寄せ下さい。

URL <http://www.suisan-shinkou.or.jp/>

平成二十六年九月一日発行（毎月一回一日発行）五六二号（第四十八卷九号）