

2019年度大学研究助成アジア歴史研究報告書

近現代東アジア漁業と海洋資源——日中韓台の歴史・現在・未来——

研究代表者 太田 出（京都大学大学院人間・環境学研究科 教授）

共同研究者 土屋由香（京都大学大学院人間・環境学研究科 教授）

河原典史（立命館大学文学部 教授）

林 淑美（京都大学国際高等教育院 非常勤講師）

I なぜ東アジア漁業と海洋資源を問うのか（太田出）

1. 新型コロナウイルス感染症の発生・拡大と研究の停滞

2020年1月（2019年12月という説も存在する）、中国は武漢市で発生した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、瞬く間に日本をはじめ、世界中を席卷し、多数の人びとを巻き込みながら各地で多数の犠牲者を出し、経済や社会（特に観光業・飲食業）に巨大な影響をもたらした。同様に、学术界も少なからざる影響を受け、国際シンポジウムや国内学会はもちろん、国内外における史料調査もほぼすべて中止となってしまった。それでも我々の共同研究は初年度こそはある程度、現地調査も実施でき、夏季休暇を利用して、メンバー全員で台湾の行政院農業委員会水産試験所（基隆、写真 1-1）、沿近海資源研究中心（高雄前鎮区）を訪れ、前者では陳君如所長、後者では呉龍静主任・謝文栄（鮪魚公会名誉理事長）をはじめとする幹部の方々との座談会の場を設けていただき、中国語と英語を用いてさまざまに意見を交換することができた。



写真 1-1 行政院農業委員會水產試驗所（台湾、基隆）における座談会（左端から土屋由香、河原典史、林淑美、太田出、陳君如所長）

しかし、その後は上記の新型コロナウイルス感染症の拡大により、海外調査はまったく実施できなくなり、共同研究者 4 名が居住する関西においてすらも緊急事態宣言が発出されたこともあって、メンバー同士の研究の進捗状況・意見交換なども対面式では行うことができず、あくまで Zoom 等のオンラインを用いて情報を交換するにとどまることになった。まさに恐れていた（目に見えない不可抗力による）研究の慢性的な停滞が、我々の眼前で起こったのである。

かかる状況を勘案したうえで、我々も海外調査を中心とする方法を変更し、メンバー各自がこれまで取り組み実施してきた中国・日本・台湾・韓国における現地調査および史料調査の成果を再度読み込み、それぞれが新たな論点から、各国における領海主権、海洋認識、漁業など海洋資源を中心とする海洋の歴史・現在・未来を考えてみようということになった。かかる若干の方針変更を踏まえたうえで、メンバーそれぞれが提出した最新の研究成果を整理しまとめたものが本稿であることをご了承願いたい。

2. 共同研究の目的

近年の歴史学研究では、かつての研究が主に陸地 (land) を軸として歴史——主にナショナル・ヒストリー——を描写してきたのに対し、海洋 (sea) の空間的な広がりに着目し、たとえば「海の歴史」「海域アジア史」「海の帝国史」などと銘打って、海洋を媒介とした国際貿易・密貿易・海賊行為といったある種の経済活動、冒険的航海・造船業・海軍を通じた軍事的政治的支配などについて極めて興味深い議論が展開されてきた。かかる海域史研究は「グローバル・ヒストリー」とも呼ばれ、それまで見落とされ、擱い上げることのできなかった、よりグローバルなヒト・モノ・カネの動きを明らかにし、新たな歴史世界を我々の眼前に提供した。しかし、そこでは研究の対象がもっぱら海上で行われる経済的な取引に関心が集中する傾向があり、海洋はあくまで交易路・交通路として取り扱われるにすぎなかった（かといって、海上交通路＝シーレーンの意味が問われたわけでもない）。すなわち海洋それ自体を見つめようとする視点に乏しかったのである。

ここにいう「海洋それ自体」とはいったい何をさすのだろうか？本共同研究でいう海洋にはさしあたり 2 つの含意がある。1 つは、国家がそこから直接的な経済的・地政学的利益を見出そうと権力をもって囲い込もうとする「海洋」、もう 1 つはその具体的な経済的利益である「海洋権益」、とりわけ「海洋資源」をさしている。

前者は、現在でいうところの「領海」——1983 年に採択、1994 年に発効された国際海洋法条約 (UNCLOS) に規定された「接続水域」「排他的経済水域 (EEZ)」を含む——にあたる。この「領海」をめぐる動きはつとに 17 世紀におけるオランダのグロティウス (海洋の自由) とイギリスのセルデン (海洋の閉鎖) の有名な論争＝「海洋論争」として知られ、海洋に対する国家権力の行使と海洋の自由の相剋をテーマとして激しく争われた。ヨーロッパ世界で海岸に近い海洋の領有とそれ以外の海洋 (公海) における自由がいちおう確立したのは 17 世紀末～18 世紀初めであったという。このように近代的な「領海主権」概念はヨ

ロッパで確立されたわけであるが、はたしてアジア海域世界においてはいかにして伝播・受容されたのであろうか。かような問題意識をもって海洋法の歴史を扱った先行研究を繙いても、明確な解答を提示するものはほとんど皆無であり、アジア海域世界における「領海主権」概念の登場、それをめぐる国家間の紛争と処理に関する研究は今後に俟つかない状況にあって、それが本共同研究の1つ目の重要な課題となっている。

後者は、現在では海底油田や天然ガス、レアメタル、メタン・ハイドレートなどの鉱物資源を含む、国際政治・経済上ホットな事柄であるが、近代世界において「領海主権」概念が登場・萌芽してきた当時、最初に重要な対象と見なされたのは漁業資源であったとって過言ではない。アジア海域世界（ここでは広く西太平洋から北太平洋をさす）でいえば、カツオ・マグロ・サケ・マス・ニシンなどが具体的な対象であった。近代国家はこうした漁業資源を安全にかつ確実に確保・利用するために、実際に操業できる海域を拡張しようとしたり、漁業や水産加工業の技術革新を進めたり、漁業外交とも呼びうる外交努力を払ったり、時には海軍の艦艇を派遣してその保護下に操業させたりした。このように漁業資源の確保の問題は、各国における漁業技術の近代化だけで担保されるものではなく、国家間相互の外交的な駆け引きと挑戦、海軍の介入という政治的・軍事的な圧力とも密接な関係を有していた。かかる漁業資源をめぐる国家間の競争・挑戦・紛争処理のあり方に本格的に取り組むことも本共同研究の2つ目の重要な課題となっている。

本共同研究では、上記の「海域アジア史」など、従来の研究上の成果に立ちながら、さらに「東アジア海域およびそれに接続する海域（西太平洋および北太平洋）を中心とした近代海洋世界（日本・中国・韓国・台湾）において「領海主権」概念がいかにして受容されてきたか（あるいは受容されつつあるのか）、海洋資源の確保・分配のために2つないし複数の国家間、あるいは国際的に発生した矛盾・衝突はいかなる努力によって解決・処理されてきたのか、かような海洋秩序はいかに形成・構築されてきた（形成・構築されつつある）のか」という、アジア海域世界の“現在”と“未来”を考えるうえで、今まさに必要とされる“過去”＝歴史的な問いに答えるために、総合的な「海洋の歴史——領海主権概念の登場と海洋資源」の描出に挑戦する。これまでこうした研究テーマに本格的に取り組んだ研究はほとんど皆無であるといつてよいから、その学問的な意義は極めて高く、また歴史学・地理学・国際政治学の学問横断的な研究の試みについても新たな地平を見いだすものであるといつて過言ではないだろう。

前述のとおり、海洋史研究と呼ばれる研究成果は国内でも多数見受けられる。もちろん、これらの研究は大いに参考されるべきであり、本研究もこうした研究の高みに立って、それに新たな肉付けを行っていかうとするものである。その肉付けとは、1つは海洋をめぐる諸問題のうち、最も根本的な問題の1つである、近代ヨーロッパの領海主権概念がいかにしてアジア海域世界に持ち込まれ受容されたのか、それはアジア世界の海洋に対するアクセスのあり方をどのように変容させたかといった、いわゆる「領海問題」——狭い意味での3～12カイリの海域ではなく、広い意味での“海洋支配”——の歴史であり、もう1つは海洋

資源（海洋権益）、とりわけ漁業資源（マグロ・カツオ・サケ・マス・ニシンなど）の開発・利用をめぐる各国間の競争・矛盾・対立と協調の歴史である。

特に後者については、近代以降、東アジア海域世界において海洋資源の利用としての漁業の重要性が高まると、それに伴って各国間の競争の激化、紛争の複雑化が見られた。そうした問題を未来的な志向のもとで解決していこうとするとき、じつは歴史的な手法を用いつつ絡み合った糸を丹念に解きほぐしていくことが、今後の海洋を考えるうえでも極めて有益な成果をもたらすことに気づいた。

本共同研究では、東アジア海域とそれに接続する海域に焦点を据えながら、よりマクロな視点から「海洋の歴史」を描き出す。ゆえに中国を専門とする太田を代表者とし、日本（特に対米関係）を専門とする土屋、韓国（朝鮮半島）を専門とする河原、台湾を専門とする林の4名で共同研究を実施した。太田と林が歴史学、土屋が国際政治史、河原が地理学をそれぞれ専門としており、前述のとおり、学問領域を超えた学際的な研究が可能となった。こうした学問横断的な専門家から成るグループを組織することで、総合的な「海洋の歴史」への挑戦が可能となったのであり、本共同研究における初の試みが学術界へのアピールポイントとなっている。

現在、21世紀の東アジア海域世界のなかで、日本の漁業は転換点に立っているとって間違いない。今こそこれまで日本が歩んできた漁業を中心とする「海洋の歴史」を総合的に振り返り、未来を見つめ直すべきときを迎えているのではなかろうか。本共同研究がそうした研究の礎となることを切望している。

II. 中国における「領海主権」概念の導入——特にマハン（Alfred Thayer Mahan）の「海権（Sea Power）」論の受容をめぐって（太田出）

はじめに——問題の所在

周知のとおり、近年、漁業資源、海底油田・天然ガスなど鉱物資源といった海洋権益や、狭義の領海、接続水域、排他的経済水域（EEZ）をも含んだ海洋安全保障への関心が高まるにつれ、東アジアでも島嶼や周辺海域をめぐる「領土」「領海」関係の事案——尖閣諸島や南シナ海問題など——がますます増加し、国際問題となっている。では、中国・日本など東アジアで近代的な領海概念が認識されるようになったのは、はたしていつごろのことであろうか。それはいかなる経緯をへて現在にいたっているのか。試みに領海制度や海洋法の歴史に関する古典的な研究書を繙くと、そこで語られているのは常に欧米諸国を中心としたそれであり、中国・日本に限らず、朝鮮半島や台湾などをも含めた東アジアに関する記載はほとんどない。それは近代的な領海主権概念がヨーロッパから持ち込まれたことと関係するのであるが、はたして東アジアではいつごろどのように受容されたのか。

本稿では、近現代中国の領海主権概念を考えるにあたって、清末以降、より広い概念として用いられた「海権（Sea Power の訳語）」の語に着目し、「海権」論に関する近年の研究成果を参考にしつつ、中国において「海権」論、ひいては領海主権概念がいつごろからいかにして導入され語られるようになったか、換言すれば、「海権」に類する語が歴史文献にいつごろに登場し、それがいかに解釈されるようになったのかを明らかにしてみたい。

本論に入るまえに、簡単に領海制度に関わる先行研究を一瞥しておこう。まず取り上げるべきは、古典的名著として名高い高林秀雄の研究である¹。この中で高林は海洋法の歴史的形成過程について「今日みるような領海制度は、近世初頭に展開された「海洋の自由」と「海洋の閉鎖」の二つの主張をめぐる海洋論争を経過してのちに、しだいに国際法上の制度として、その形をととのえてきたといわれている」（2頁）、「海洋法の内容には、諸国家間の共同思想の結果というよりは、むしろ大海洋国の意思を背景にして推進されてきた理論が、しばしば発見されるのである。……19世紀を通して海洋に君臨した英国において、個々の目的に関する沿岸海の限界についておこなった一連の政策決定が、ついには、領海幅員に関する3カイリ主義を支持する方向へと導いていった」（4頁）と指摘し、海洋法が近世の「海洋の自由」「海洋の閉鎖」を議論の出発点とし、次第にイギリスをはじめとする大海洋国の強大な推進力のもとで形成されてきたことを強調する。高林以後の研究でも、日本の領海制度に触れる際には、第1に国際法の歴史はある意味で海洋法の歴史であり、第2に海洋法の歴史は海洋に対する国家権力の行使と海洋の自由の相克を中心的なテーマとしてきたと位置づけたうえで、高林のいう「海洋の自由」と「海洋の閉鎖」をめぐる論争、すなわちオ

¹ 高林秀雄『領海制度の研究』（有信堂、1968年）。

ランダのグロティウスとイギリスのセルデンの海洋論争に言及する場合が少なくない²。

本稿で着目する中国・台湾の「海権」論に関する法学・歴史学的研究についても俯瞰しておく、近年では中国（中華人民共和国）の学者による自国の「一带一路」構想に沿った海洋進出の正当化、自国と海洋との歴史的な関係を古代史にまで遡って「実証」あるいは「創造」しようとする試み、中国の海洋進出の影響を正面から最も直接的に受ける台湾（中華民国）の学者による台湾と海洋の歴史の復原が進められつつある。具体的にいえば、法学の立場からは海洋法・領海法を解説した概説書の歴史的叙述の部分が³、歴史学の立場からは領海制度を検討した中国の聶宝璋、梁淑英、劉利民、侯昂好、皮明勇、戚文闖、郭文韜、台湾の張力、陳冠任らの研究があげられる。またマイカ・S・マスコーリーノ（Micah S. Muscolino）の研究は、欧米の歴史学研究において数少ない中国と海洋の問題を扱ったものの1つで、清末民国期の海洋（漁業）資源やそれをめぐる紛争処理の歴史を描き出している⁴。

これらの研究から興味深い論点を拾い上げると、劉利民は領海主権中の漁業問題を取り上げ、「領海主権の問題を検討しようとするれば、漁業問題に触れないわけにはいかない。両者は密接に関わっているからである。領海の基本的な役割の1つは漁業保護であり、歴史上、極めて多くの領海条約が漁業を目的として締結されてきた」と述べた後、中国における領海主権問題（特に漁業権との関わりで）の発生を光緒23年（1897）のドイツによる山東省膠州湾の租借と沿海漁業権の侵奪に求める⁵。侯昂好の研究は2014年4月における中国

² 吉井淳「領海制度の史的展開——日本の領海制度」（国際法学会編『日本と国際法の100年 第3巻 海』三省堂、2001年）27頁。グロティウスとセルデンについては、最新の翻訳書、本田裕志（訳）『グロティウス海洋自由論、セルデン海洋閉鎖論I』（京都大学学術出版会、2021年）をあげておきたい。

³ 魏敏他『海洋法』（法律出版社、1987年）、陳德恭『現代国際海洋法』（中国社会科学出版社、1998年）。

⁴ 聶宝璋「一九世紀中葉中国領水主権の破壊及外国在華輪運勢力的拡張」（『中国経済史研究』1987年1期）、梁淑英「中国領海制度」（『政法論壇』1994年3期）、劉利民『不平等条約与中国近代領水主権問題研究』（湖南人民出版社、2010年）、侯昂好『海風吹来：中国近代海洋概念研究』（軍事科学出版社、2014年）、皮明勇『中国近代軍事改革』（解放軍出版社、2008年）、戚文闖「馬漢“海権論”与中国的“一带一路”建設」（『聊城大学学报』社会科学版、2017年6期）、郭文韜「中国崛起為“陸海双料強国”的前景判断——以“一带一路”戰略視角分析」（『南方論刊』2017年11期）、張力「近代中国海軍發展中的海権認識」（劉石吉・王儀君主編『海洋歴史文化与边界政治』国立中山大学人文研究中心出版、2012年、所収）、陳冠任『萌動、遞嬗与突破：中華民國漁業権發展史（1912～1982）』（国立政治大学歴史学系、2013年）、Micah S. Muscolino; *FISHING WARS and Environmental Change in Late Imperial and Modern China*, Harvard University Asia Center, 2009.

⁵ 劉利民前掲書、227～9頁。

国家辺海防研究センターの成立を契機として刊行された「国家辺海防研究中心學術著作」シリーズのなかの一篇であり、中国政府主導の海洋研究成果として理解してよい。内容的には中国近代の海洋概念について初歩的な検討を加えており、近代の「海権」概念について考える時、光緒 26 (1900) ~31 年 (1905) の言論界において「海洋」「海権」などの言葉の使用頻度が激増したという指摘は注意すべきである⁶。ただし、概ね事実の指摘に止まり、なぜこの時期なのかという疑問や「海権」の語に内包される具体的な意味・内容に関しては十分な検討が行われているとはいいいがたい点が惜まれる。

本稿において最も重要な検討課題に位置づけられる、清末以降の中国の領海主権をめぐる議論＝「海権」論について興味深いアプローチを行ったのが皮明勇、張力、陳冠任である。皮明勇は「海権」の語の初出を、駐ドイツ公使の李鳳苞が翻訳した『海戦新義』（天津機器局刊印、1885 年）巻 2 に登場する「およそ海権が最も強い者は弱国の兵船に迫って出撃させる」の一文に求める。しかし語彙の明確な定義がないうえ、中国政府や海軍に大きな影響を与えるものでもなかった。皮によれば、むしろ重視すべきはアメリカ海軍少将マハン（Alfred Thayer Mahan、馬漢）による“*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*” Boston, Little Brown, 1890 の出版であり、日本語訳もアルフレッド・セイヤー・マハン『海上権力史論』として出版された（写真 2-1）。ドイツ語・フランス語・ロシア語にも翻訳された該書の中国語への翻訳は、日本の乙未会（翻訳者は劍潭釣徒）によって着手され、1900

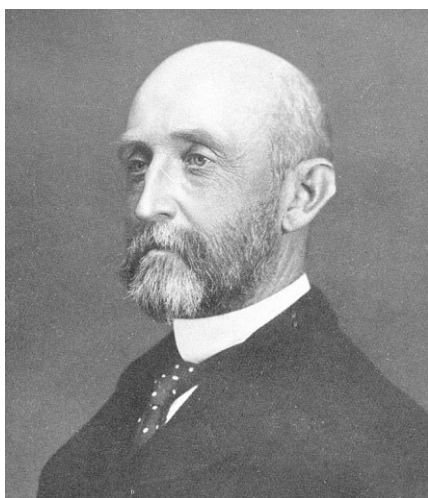


写真 2-1 アルフレッド・セイヤー・マハン (1840~1914 年)

年 3 月より『亜東時報』に「海上権力要素論」と題して緒言と第 1 章が掲載されたが、残念ながら途中で停刊となった。その後さらに『海軍雑誌』でも「海上権力之要素」と改題して連載されたが、やはり雑誌の停刊に伴って第 2 章の前半部分を訳出するのみに終わった⁷。

⁶ 侯昂好前掲書、73~8 頁。

⁷ 皮明勇前掲書、336 頁。

かくして翻訳自体は中途半端に終わったが、清末中国人のマハンの「海権」論に対する理解は特に以下の四点に整理されるという。第1に、「海権」の内容。広義にはマハンの「海権」論に一般的に指摘される、一定の海域内における海軍力の行使、商船隊の編成と通商活動および海運をさし、狭義には3海里の領海主権をさすものと認識された。第2に、「海権」発生 of 歴史的條件。「海権」は近代資本主義の発展、海外における原料・商品市場の獲得、蒸気船の発達に伴って次第に重視されるようになり争奪の対象となった。第3に、各国の「海権」の強弱の主要な原因。マハンは「海権」の発展の要因として①地理的な位置、②長大な海岸線と良好な港湾およびそれに接続する河川の有無、③領土の大小、④人口の規模、⑤商業・冒険などに関わる民族性、⑥政府の性格と政策を挙げたが、中国の場合、②③④は問題なく、①は変更の余地がないので、⑤⑥に関心が払われた。最後に「海権」と国家の盛衰の関係。マハンが提示した、「海権」が国家戦略と海外貿易に関わるシーレーンの確保に繋がるといふ観点については、基本的に賛同の立場を表明し、それを継承発展させようとした。

一方、台湾の張力は近代中国海軍発展史の立場から「海権」認識の浸透について詳述する。孫文は1912年に「優勝劣敗、適者生存」の観点から「世界の大勢・変遷から見れば、国力の盛衰強弱は海にあって陸にはない。海上権力が優勢な者は国力も常に優勢なのである」と語り、進化論を海権論に応用してみせた。孫文は第1次世界大戦後の各国の積極的な海軍拡張策に警鐘を鳴らした際にも「太平洋問題とは何か。それは世界の海権問題である。海権の競争は地中海から大西洋へ、今は大西洋から太平洋へと移ってきた。……今後の太平洋問題は実は我が中華民族の生存、中華国家の命運と関わっている。というのは太平洋の重心は中国にあるからである。太平洋の海権を争うことは、中国の門戸権を争うことなのである」と指摘し、中国の興亡は海軍の発展と「海権」の維持とに密接に関わっているとした⁸。

マハンの「海権」論の翻訳については、1955年に楊珍が『海軍戦略論』⁹を出版・発表した。この時蒋介石は該書の序で「余は昔、日本語版を読み、平生の愛読書の1つとしていた」「誠に一般戦略の要義であり、海軍の将領だけでなく、陸・空軍の将領にも学習させて見習わせるべきである」と語ったうえで、国民党中央宣伝部部長の張其昀に「1日も早く出版して、マハン将軍を敬慕する三軍の将領に供し、上級の将領がこれを深く研究し、戦略学において1つの新たな啓示が得られることを希望する」と話したという¹⁰。

最後に、陳冠任は清末中国の「海権」に切り込む方法として「漁権」意識の萌芽に着目する。陳は「領海」と「漁権」とが密接不可分な関係にあったことに留意しながら、膠州湾に

⁸ 張力前掲論文、150頁。

⁹ 楊珍『海軍戦略論』（三軍大学）。これもマハンが「海権」論を唱えたことで有名な書籍の一つである。原書は“Alfred Thayer Mahan *Naval Strategy*”, Boston, LITTLE BROWN, 1911で、邦訳としては外山三郎『海軍戦略——陸軍作戦原則の比較対照』（原書房、1978年）、戸高一成『マハン海軍戦略』（中央公論新社、2005年）がある。

¹⁰ 張力前掲論文、159頁。

おけるドイツの中国漁業有限公司設立に対する張謇の建議と、イタリアはミラノで開催された漁業博覧会への参加（光緒 32 年、1906）の意義について検討を加えた。前者では、清末の政治家・実業家として名高い張謇を近代的な「漁権」概念の提唱者として取り上げ、張が清朝政府に具体的な対抗手段として南洋漁業公司（最終的には江浙漁業公司として成立）を建設するよう申し立てたこと、かかる行動の背景には「漁界の所在は、すなわち海権の関わる場所である」という張の信念があったことを述べる。一方、後者では、張謇が中国の「海権」＝領海主権の主張の場としてミラノ漁業博覧会への参加を促したが、政府は財政の逼迫を理由に地方政府と江浙漁業公司に経費を負担させたため、十分に中国の「海権」と「漁権」を宣揚できなかったこと、しかし地方政府関係者をはじめ多くの人々の関心を惹き、「海権」および「漁権」意識を目覚めさせる契機となったことを指摘した¹¹。陳の研究は、具体的な漁業権益の問題＝「漁権」から、近代中国における領海主権の歴史に正面から切り込もうとした初めての試みであり、筆者も多くの示唆を受けた。ただし台湾中央研究院近代史研究所蔵の外務部檔案など領海に関わる史料群の紹介と、清末民国期の領海主権研究の枠組みを提示しつつ初歩的な考察の段階に止まったという感は否めない。今後は、陳の研究を足がかりにさらに深く掘り下げて検討していく必要がある。

かくして近年では、史料中の「海権」などの語に注目しつつ、中国近代の領海主権概念を分析しようとする研究が多く登場した。それは中国の海洋進出という現状と無関係ではあるまい。しかしかかる研究は事実の羅列か、枠組みの提示に止まるものが少なくなく、「海権」などの語がいつ頃から、いかなる形で中国に持ち込まれたのか、十分には明確にされていないし、「海権」にめざめた清末民初以降の中国政府がいかに「海権」を主張し、マハンの理論を積極的に受け継いだ（ないし否定的な評価を下した）のかは不明な部分が多い。

本稿では、まずマハンの「海権」論がいつ頃誰の手で中国に紹介されたのか、「海権」論から見て、当時の中国の状況はいかに分析・説明されたのかを検討する。続いて清末民国期中国の政府関係者が「海権」論をいかなる目的でどう理解したのか、最後に戦後中国の共産党が「海権」論をいかに評価しながら言及しているのかについて明らかにしてみたい。

1 「海権」へのめざめ——梁啓超と馬鴻（マハン）の『海上権力史』

梁啓超はマハン理論を知っていたのか？

冒頭で述べたとおり、「海権」の語は 1885 年に李鳳苞の翻訳書中で用いられたのが初出であるとされている。管見のかぎり、筆者もこれを遡る記載を見たことがないため、さしあたり異論はないが、訳語として登場するにすぎないので、その意義を過大評価することはできない。したがって、中国における本格的なマハンの「海権」論の紹介・受容については、別途検討の余地があることは言を俟たない。そこで、ここでは「海権」の語の初出を下るこ

¹¹ 陳冠任前掲書、21～31 頁。

と14年後に執筆された一文を取り上げて検討してみたい¹²。それは1899年、つまり「海上権力要素論」が翻訳・出版された前年にあたり、後に梁啓超『飲冰室文集』四、瓜分危言に収録された、『亜東時報』原載の「論中国二大患」である。そこでは「大患」の1つとして中国国内における外国勢力による鉄道敷設の問題を述べるとともに、もう1つの「大患」として「海権」の問題について語っている。「地球を3つに分かてば、3分の2は海洋である。茫漠として限りがなく、いったい誰がこれを支配するのだろうか。蒸気船（火船）が発明されて以来、大海原には帆影が見え、航跡が残り、〔西洋列強の船隻は〕縦横無尽に海上を駆け回っている。……かかる状況のなかで「海権」の説が登場した。「海権」というのはアメリカ人のマハン（馬鴻）に始まったものである。マハンの言によれば、海上権力は国家の存亡・興衰に関わっている。国家はこの権力（海権）を獲得すれば勃興し、この権力を失えば亡びる。これを史書に求めれば明らかであり、〔海権を〕争わないわけにはいかない。ゆえに近世の欧米列強でこの権力を急いで推し進めようとししないものはない、と。考えるに、マハンが著した『海上権力史』はかかる意を提出し、証拠を博捜し、事実によって立論したもので、〔その言は〕明確で正鵠を射ている。思うに、現在（近世）の海務を論ずるもので、該書のように詳細で精緻なものはなく、また人の心を感動させるものも該書の右に出るものはない」。

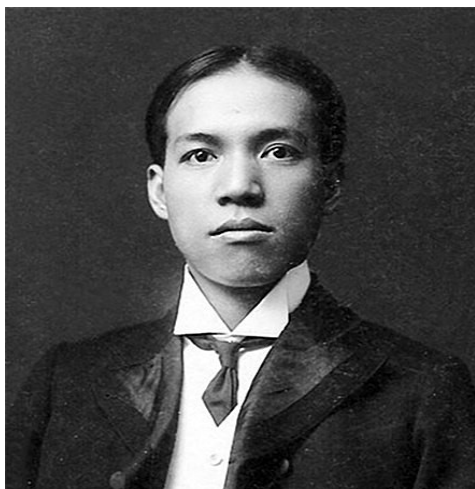


写真 2-2 梁啓超（1873～1929年）

1899年といえば、梁啓超（写真 2-2）が戊戌の政変（1898年9月）の発生により日本へ

¹² 夏晶「マハン「海上権力論」の受容ルートについて——『東邦協会会報』と「亜東時報」の翻訳を中心に」（『日本文学社会研究』2号、2019年）では、該文の執筆者を山根立庵と推定した。しかし文中の「我」「吾」「天子」といった用語を勘案すれば、中国人が書いた可能性も捨てきれない。本稿では梁啓超が書いた、ないし彼が十分に同意できた文章であると推測して議論を進めたい。

と亡命した翌年であり、まさに『亜東時報』の創刊年にあたる。該誌は東亜同文会の機関誌であった。発刊者兼主筆の山根立庵は文久元年（1861）に長門（山口県）萩の山田村に生まれ、晴獵雨読居士の号をもち、袁世凱に招聘されて保定陸軍学堂の教習に就任したことがある人物であった。『亜東時報』は日中連携とアジアの振興を創刊の趣意に掲げるなど、興亜主義的な性格を有したうえ、漢文月刊誌であったので、清朝の輿論に一定の影響をもっていたと考えられ、東亜同文会編『対支回顧録』には「当時錚々たる支那文士を糾合して大いに支那の時局を論議し、特に立庵の識見文章は卓然として時流を抜き、其の盛名は長江の読書界及び文壇を風靡したものである」と述べられている¹³。梁啓超と山根の間に直接的な交流があったか否かはわからないが、もし書き手が梁啓超であり、それを山根が取り上げたならば、日中関係史を考えるうえで興味深い事実ではある。

右引用文中では、蒸気船の発明以来、海上交通が急速な発達を遂げ、西洋列強による海上貿易の発展と海洋進出が顕著な現況にあって、海を支配する力＝「海権」に注目が集まったと述べられる。そうした海権に関して最初に理論的に体系化したものとして馬鴻『海上権力史』を紹介する。ここにいう馬鴻（ma hong）がアルフレッド・セイヤー・マハン（Alfred Thayer Mahan）を、『海上権力史』が“*The Influence of Sea Power upon History*”をそれぞれ翻訳したものであることは間違いない。マハンとは後年、中国では馬漢（ma han）と訳されることが多いが、ここでは馬鴻と音訳され、『海上権力史』という書名も後に一般的に中国で用いられる『海権対歴史的影響』とは大いに異なる。その理由は、この文の書き手が1896年（明治29）に日本語に翻訳された馬鴻『海上権力史論』（2冊、水交社訳、東邦協会）を読み、その著者名と書名に影響を受け、ほとんどそのまま踏襲したからと思われる。

なお、さきに最初の中国語訳「海上権力要素論（『亜東時報』に掲載。後に海上権力之要素と改題）」（1900年）に触れたが、これは右の日本語版『海上権力史論』としてまとめるのに先立って、『水交社記事』第40～42号（明治26年、1893、未完）に連載された「海上権力ノ要素」を翻訳したものと推測される。よって右に訳出した文は「海上権力ノ要素」が翻訳される以前、中国の「瓜分」の危機を感じ取った書き手がマハンの目を借りて中国の時局を分析したものと考えてよい。つまり可能性としては、梁啓超も「海上権力ノ要素」の中国語訳の草稿や、出版されたばかりの日本語版『海上権力史論』を日本亡命中に手に取っていたのかもしれない。そしてそれを高く評価していたと推測される。

マハン理論を応用した中国の現状分析

続けてマハンの「海権」論に依拠しながら中国の現状分析が試みられているので検討を加えておこう。これが当時の中国の現状についてのかなり豊富な知識と、マハンの「海権」論に関する高い見識がなければ書けないものであることは一見すれば理解できる。「いまマハンの説に従って中国の形勢を規ってみよう。現在の中国は、北は鴨緑江口から南は広州の白

¹³ 福田忠之「山根立庵と丁祖蔭との贈答詩について——詩作に見られる対外認識を中心に」（『日本漢文学研究』7巻、2012年）30頁。

龍尾に至るまで、海岸が数千英里（マイル）に及び、当然ながらその海上は中国の管理に帰し、他国の手出しを許すべきではない。しかし中国が海上権力を保持しようとするれば、必ずや水師（海軍）を拡張し、軍港を整備して、よく他国の水師を威圧し、強梁跋扈させなければ、そうして「海権」の保持が可能となるのである。ドイツ人の窩克涅爾が記した中国防海策は誠に要領を得ているが、惜しいかな適切な人材を欠き実施できない。甲午の役（黄海海戦、1894年）で北洋艦隊は覆滅されて再起できず、旅順・大連・威海衛・膠州・九龍・広州などの沿海の要港は前後してすべて他国に奪われ、名目上は租界とされているが、実際には割譲したのと同じである。以来、中国の海上権力は失われ、心ある人が嘆いて溜息をつくところである。ただ三沙澳・舟山・三門・象山・福州などの諸港のみは僅かに残されているが、これらは南方に偏っており、中国全土の重鎮たるには足りない。……ある人は右の各港を通商のために開港すれば〔列強の〕進出を免れることができるという。〔しかし〕これは朝三暮四の術にすぎない。もし右の諸港を10日間ほど通商の場所とさせ、上海や天津のように繁華で豊かな都市とさせたならば、あるいは列強の勢力が拮抗し、中立の地となるであろうか知るすべもない。ただし商務の展開は自然の流れに任せるべきであり、人の力によって急激に行うべきことではない。ましてやたとえ通商の要港であろうとも、必ずしも〔列強諸国の〕魔の手を免れるわけではなく、かつ中国の諸港は実際には割譲と変わらず、上海についていえば、工部局は儼然とした1つの政府であり、租界は隠然とした敵国のようであり、すべての事柄は中国の官吏が問うことができない。これはいったい虎穴を脱出して蛇口に陥ると異なるところがあるだろうか。かつて咸豊の役（アロー戦争）では、イギリス・フランス軍が畿輔（北京）を攻めたため、天子（咸豊帝）が熱河へと難を避け天下の一大事と称した。しかし当時の中国はその根本が揺らぐことはなかったが、今はそうではない。陸地は外国の鉄道会社に占領され立錐の余地もない。沿岸は列強諸国の水師が居座って〔中国海軍の〕停泊地はない。「陸権」「海権」ともに失っている。自主の名目はあっても、それは名ばかりのことに過ぎない。お偉い方々はなお既存概念に固執し、薪のうえで薪をかき、危険を顧みようとしない。どうして悲しくないことがあるだろうか。

ここでマハンの「海権」論を簡単に振り返っておく。一般にマハンの「海権」論の特徴を語る際に指摘されるのは「生産、海運及び植民地の3つの中に、海に臨む国家の政策のみならず歴史の鍵が見出されよう。……広い意味におけるシーパワーとは、武力によって海洋ないしはその一部分を支配する海上の軍事力のみならず、平和的な通商及び海運をも含んでいる。この平和的な通商及び海運があってはじめて海軍の艦隊が自然にかつ健全に生まれ、またそれが艦隊の堅実な基盤になるのである」（46頁）、「狭義の海軍は、商船が存在してはじめてその必要が生じ、商船の消滅とともに海軍も消滅する」（43頁）と¹⁴、一方に①

¹⁴ ここでは『海上権力史論』の新訳である北村謙一（訳）『海上権力史論』（原書房、1982年）の頁数によった。また、同書所収の北村謙一「シーパワーをいかに捉えるべきか——その今日的意義」（5～18頁）を参照した。

生産・通商②海運③植民地と循環する海外経済発展の要素を置きつつ、他方にそれを保護または推進するものとして海軍力を並置し、これらを総称して「海権」と呼ぶとされている。

右の文章でも通商・海港（貿易港・軍港）・海軍をキーワードとして挙げつつ、正しくマハンの理論を応用した分析が行われているだけでなく、自国が置かれた半植民地的な状況をも直視したものとなっている。中国の「海権」は保持されるべきであったが、海上権力すなわち海軍（水師）が黄海海戦で壊滅状態となったため、列強各国による旅順・大連・威海衛・膠州・九龍・広州など諸港の事実上の支配を許してしまい、まさに風前の灯火であった。他の諸港も各国の争奪の的となりつつあり、たとえ通商の貿易港として開港しようとも、上海のように実質的には列強の勢力伸長・拠点争奪の舞台となってしまう怖れも十分にあった。中国は「海権」の有無を論ずる以前の状態にあり、鉄路の敷設権に代表される「陸権」＝ランドパワー（Land Power）も考慮に含めれば、むしろ列強各国によって「瓜分」され、単なる列強の植民地と化してしまうことが眼前に突きつけられた現実の問題であった。ここではマハンの「海権」論に依拠しつつ「瓜分」の危機が冷静に訴えられたのである。

「中国防海策」と李鳳苞

では、引用文中の「ドイツ人の窩克涅爾」の「中国防海策」とはいったい誰の何をさしているのか。ここにいう「中国防海策」とは、「論中国二大患」を収めた『亜東時報』6号（1899年）に「原叙」を、7号から9号までに、本文をそれぞれ中国語に訳出・分載された窩克涅爾「中国防海編」（未完）をさすと考えられる。これはもともと「窩克涅爾」なる人物がドイツ語で書いた文章を、山根立庵が中国語に翻訳したものであった。彼の肩書きは「德国陸軍参将」となっている（日本の大佐に該当）。「中国防海編」の記述によれば、それ自体は1884年7月に完成し、「窩克涅爾」から李鳳苞にわたされ、李も喜んで翻訳し本国政府に提出したものの、李は召喚・革職され、結局「窩克涅爾」が心血を注いだ「中国防海編」はうやむやになってしまったらしい。ところで、この窩克涅爾「中国防海編」の原文は残されているのだろうか。実はドイツ語の原文を発見できる。Reinhold Wagner “*Zwei Denkschriften über Befestigungen, Kriegshäfen und Eisenbahnen in China : mit zwei graphischen Beilagen*”, Berlin, Mittler, 1898である¹⁵。それが同年ただちにホランド（Captain P. Holland、インド駐在の英軍将校）の命により、“Two Memoranda Regarding the Defences Harbours, and Railways Required by China”, *Militar-Wochenblatt*, No.6, 1898と英訳された。そして翌年の1899年に中国語訳が『亜東時報』に掲載されたのである。つまり「窩克涅爾」はリヒャルト・ワーグナー（ワグネル）の音訳だったのであり、「中国防海編」までの翻訳の素早さを見ると、ドイツによる膠州湾占領が世界的な衝撃であったこと、軍事関連情報の伝達の速さには目を見張るものがあったことがわかる。

「中国防海編」の「原叙」から、なぜこの文章が執筆されたかをうかがってみたい。「1881年〈光緒 17〉、李鳳苞君が欽差大臣としてベルリンに駐在し、余と交遊していたので、つ

¹⁵ 少なくともハンブルグ大学に所蔵されている。

は繰り返し調べ、心から満足できず、「この 3 つの湾は旅順と伯仲する程度だ」と謂ったが、李君は理解できず、旅順の図をさして「中国にはほかに良港はない。考え直して欲しいか」と言った。余はもどって深く考えたうえで、ただちに一文をしたため、旅順が軍港として適していない理由を詳述した。数日後、李君はまた 1 枚の図を示し、険しい山に四方を囲まれ、水深が深く水をたたえ、曲がりくねって広々とし、奥が深く静まりかえり、天然の要害が眼前にあるようで、旅順・威海衛は比べようがないほどだったので、余は机を叩いて「これだ、すごい」と叫んだ。中国にこのような堅固の地があったのだ。もし人力を加えたならば、まさに世界第一の軍港となるであろう。イギリスのポーツマス軍港、フランスのトゥーロン軍港にも匹敵する。その名を問うと膠州湾であった」。

右では、まず 1881 年当時のベルリンにおけるワグナーと、駐オーストリア公使であった李鳳苞の交遊について語られる。かつてのアロー戦争（1860 年）、今まさに勃発しようとしている清仏戦争（1884 年）を念頭に、李鳳苞はワグナーから北洋水師の創設に関して助言を得ようと奔走し、根拠地とすべき軍港をさがしていた。1881 年といえば、後に北洋水師の主力艦となる「定遠」「鎮遠」がドイツに発注され、ヴルカン・シュテッティン造船所で建造され始めた年にあたる。さきに李鳳苞が『海戦新義』のなかで初めて「海権」の言葉を用いたことを述べたが、かかるワグナーとの海軍整備に関わるやりとりを見ると、李が「海権」にいかにか意を払っていたかがわかる。しかしそれは主に水師と軍港のみをさし、マハンのいう商船隊やそれを保護する海軍、植民地の存在を前提とするような「海権」とは意味が全く異なり、清末の海防論と同様、沿岸防御に限定されており、海防という枠組みを超越した新たな「海権」論を提出しようとするものではなかった。

一方、ワグナーは沿海からの脅威に対する京師（北京）の守備を重視して、旅順や大連湾・威海衛など渤海湾を囲む海域に北洋水師の根拠地を求める李に対して、天然の要害を誇り、イギリスのポーツマス軍港、フランスのトゥーロン軍港にも匹敵する軍港として膠州湾の整備を進言した。膠州湾は彼が引用の直後で述べるように、すでにリヒトホーフエンの『中国遊記』によって理想の軍港として紹介されていた。ただし結果を見ると、北洋水師はその後彼が積極的に推薦した膠州湾ではなく、天津、旅順や威海衛を母港としていることから、膠州湾が当時の清朝政府にどこまで重視されたか、換言すれば、彼の建言が受け入れられたのか、十分には判明しないが、少なくとも「中国防海編」が執筆された 4 年後の 1898 年から 99 年間にわたって、膠州湾がドイツの租借地となり、東洋艦隊の基地となってしまったのは、まさに歴史の皮肉とでもいうべきであろうか。

ワグナーの「中国防海編」の全貌をすべて紹介・検討する紙幅はないが、骨子としては、南北水師二営を設け、南部は福建省三沙湾、北部は膠州湾を根拠地とし、南の広州府の広東湾にも軍港を築き、砲台の配置、船塢（ドック）の建設、魚雷の設置を行って沿岸の防備を固めようとするものであった。かかる「中国防海編」には一定の評価が与えられているが、海防論の範疇に止まるものと見なされたのではないか。世界各国の軍人が魅せられたのと同様、新たに出現したマハンの「海権」論に魅入られた「論中国二大患」の書き手は、いち

早くそれを取り込み、消極的な海防論を乗り越えた「海権」論を中国の言論界に取り込もうとしたのではないだろうか。

梁啓超と「海権」

「論中国二大患」の書き手か否かはさておき、梁啓超はマハンの「海権」論を知っていたのだろうか。梁が亡命した1898年、すでにマハンの「海権」論はすでに日本の言論界を賑わせていた。『国民新聞』（明治27年、1894年10月24日～11月1日）には、海軍大佐肝付兼行が8回にわたって「海上の権力〈肝付海軍大佐の意見〉」を連載し、「男の御得意の講話は、マハム氏の『海上権力史論』である」「34年前までは、日本全国到る所の講話が、大抵は此『海上権力史論』で持切つて居た」というから¹⁶、梁がかかる日本の言論界の影響を受けて、マハンの「海権」論に触れた可能性は低くない。

実際、梁は「海権」の語に何度か言及している。『新大陸遊記』（1904年）には「黎倫輪船公司とは英国最大にして最古の〔海運〕会社である。その船舶の大西洋の往来は9万3,000トンに及ぶ。英国が百余年にわたって「海権」を左右できたのは実に当該会社のおかげである」「イギリス・オランダ・スペイン・ポルトガル・フランスの諸国が海外に旗幟を立てようと争ったのは、名誉を博め、海洋の利益の優先権を得ようとしたことであった。その後ついに喜望峰航路とアメリカ新大陸を発見した。こうして大西洋の「海権」は世界を左右するようになった」とあり、また「将来百論（七）三国同盟之将来」（1910年、『飲冰室文集』所収）には「1896年（光緒22）にエチオピアで惨敗すると、イタリアはアフリカ経略をついに断念し、バルカン半島へ向かわざるをえなかった。アドリア海を領海とし、かつ東岸のアルバニアでは他国が盤踞するのを願わなかった。オーストリアは「海権」を発展させるために、この二ヶ所が争奪の地となった」とあり、ここに見える「海権」の意味は決して海防とは置換できず、明らかにマハンのいう「海権」であった。梁もマハンの「海権」論を熟知していた可能性は高い。

2 清末の「海権」論と「領海」

マハン理論の中国語訳

皮明勇が言及した『亜東時報』掲載のマハン（馬鴻）の「海上権力要素論」についてはさきに紹介したが、実際に読むと、皮の説明には若干の誤りがあることに気づく。第1に、劍潭釣徒による中国語訳は確かに2期（1900年、20・21期）に分載されており、前者のタイトルは「海上権力要素論」であるが、後者は「海上権力論」と改題され、「要素」の語が抜け落ちている。偶然のミスの可能性もないわけではないが、日本語版の『海上権力史論』に

¹⁶ 小野田亮正『現代名士の演説振』（博文堂、1908年）、柴崎力栄「海軍の広報を担当した肝付兼行」（『大阪工業大学紀要』人文社会篇、55巻2号、2011年）、コヴァルチューク・マリナ「日清戦争期の日本の新聞に見るA・マハンの「シーパワー」論の展開」（『大阪大学言語文化学』14巻、2005年）を参照。

寄せた可能性もある。第2に、皮は緒言と第一章が翻訳されたというが、原文と照らし合わせるとそうではなく、20期は第1章「シーパワーの要素」のなかの「海洋は偉大な公路」「陸路に対する海上輸送の有利」「通商は安全な海港に依存する」「植民地及び植民地の拠点」「シーパワーの連鎖の環——生産、海運、植民地」および「シーパワーに影響を及ぼす一般条件」の冒頭部分を、21期は続く「シーパワーに影響を及ぼす一般条件」の「地理的位置」の部分をそれぞれ抄訳したものであった¹⁷。つまりこの翻訳には緒言部分は存在せず、僅かに第一章の前半部分のエッセンスを、逐語訳ではなく抄訳したのであった。

かかる訳文の特徴に鑑みても、少量とはいえ、「海上権力」「海権」「植民地」がどのように中国語に翻訳・解説されたかは興味深い。なぜなら中国語訳として中国人知識人層の目に止まったならば、マハン理解の最も重要な言葉である「海上権力」「海権」「植民地」といった用語がいかにか訳されたかは、彼らの強い関心を集めたかと推測されるからである。

マハンが「海権」の一部と見なした「植民地 (Colony)」の訳語には「藩部」「外藩」が当てられる。「今日のいわゆる植民地とは「藩部」であり、みなこれ（海上商人が蛮族との交易のために航海の目的地に設けた停泊地）に始まり、次第に拡大して本国の「外藩」としたものである。「藩部」の中には国家に始まったものもあり、政府が租借ないし占領して、商人とは関係がない（英領インドは前者、香港は後者の例である）」と見えるが、当然に原文にも日本語版にも「藩部」「外藩」の語はなく、いずれも「植民地」とのみ記される。割注のインドや香港に関する言及もない。かかる訳文は必ずしも原文に忠実とはいえませんが、当時の中国人を読者層として想定した場合、理解しやすい語句が選択されていたのだろう。

20期中に「海上権力」の語は3ヶ所確認できるが、すべて正しく Sea Power の語を置き換えたものである。ちなみに日本語版でも同じく「海上権力」となっている。しかし21期に入ると、逐語訳は減少し抄訳が多くなるとともに、「海上権力」と「海権」の語が混在してくる。冒頭部分はいきなり抄訳となっており「本章はイギリス・フランス・オランダ・アメリカ・スペインなどの諸国の海上の事例を用いて、地理が「海権」の消長と関連することを論じている。沿海に建国するものは、大陸諸国に比べれば、「海権」を獲得することは容易である。なぜなら大陸国家は、その国土が他国と隣接し、平時に有事のための備えをせねばならない。ゆえに財政・軍事の力量はすべて陸地に注ぎ込まれる。島国は辺境〔の陸地〕を防御する必要がないため、海洋に全力を集中し、「海権」を握ることができる」とあるように、ここでは「海権」を握る沿岸国家の大陸国家に対する相対的な優位性を述べたマハンの理論を簡潔に整理している。これは原文・日本語版には見られない特徴である。

さらにその後、欧米各国の事例を簡介した後、アメリカとカリブ海の関係についても手短かに記す。「そもそも地中海は古より列国が必ず争うところであり、その「〔海〕権」を得るものは勃興し、「〔海〕権」を失うものは衰退する。ゆえに海上を制覇しようとするものはここ（地中海）に力を用いないものはない。カリブ海の形勢が一変するとすれば、それは列

¹⁷ 細かな標題は、北村前掲書に従った。

国が「海権」を争う日である。わが北米におけるカリブ海は、形勢においてイギリスにおける地中海と似ており、我が国はすでに〔カリブ海を〕制して、根拠となるべき地を占めているから、「海上権力」を独占することは難しくない。ここではイギリスにとっての地中海と、アメリカにとってのカリブ海の「海権」ないし「海上権力」の独占の意義を並べて論じている。日本語版では逐語訳がなされ「地中海は現今カリビアン海と種々の点に於て著しく相類する者にして、此類似はパナマ運河成就の暁に至らば一層甚しかるべし。故に従来歴史に富める地中海の戦略的事務の研究は、今日尚ほ歴史に乏しきカリビアン海の同一戦略的事務の研究に取て好先例と為すに足らむとす¹⁸⁾」と、地中海における「海権（海上権力）」の前例がカリブ海をめぐる「海権」の争奪の参考となるというマハンの認識を的確に伝えているが、中国語版は省略を施しながら要点を簡潔にまとめている点に特徴がある。

後半の21期には訳者注が附されている。「マハンがいう「穏やかな海港」とはサンティアゴ・デ・クーバのことであろう。当時、該島はスペイン領であったので明言せず、読者に暗にその意の所在を知らせようとした。アメリカが〔キューバ、プエルトリコの〕2島を占領しようとうかがうのは¹⁹⁾、マハンの勧めに始まるものでであろう。それを隠し堪えること10年ようやく前年に至って「民権」の保護を口実にその計画を実行した。ここにマハンの意図は実現したのである」という。訳者は注を附すことでマハンの『海上権力史論』の出版後、1898年7月3日に発生したサンティアゴ・デ・クーバ沖海戦（米西戦争におけるアメリカのサンティアゴ港封鎖作戦）によって、アメリカがカリブ海の制海権を奪取したことは、暗に示されたようにマハンの理論の実践なのであるという解釈を付け加えたのである。

「海権」・領海3海里主義・漁権

かくしてマハンの「海権」論は日本語訳などを介して中国へと伝播していった。しかしその後、マハンの「海権」論の内容自体の当否が直接に論じられたわけではなく、当時世界的に注目を集めていた海洋の最も重要な問題、すなわち「海権」の狭義の意味における「領海」「領海主権」の意で議論される場合が多く見られ、主にいわゆる領海3海里主義と結びつけられてきたことは、さきに皮明勇の論攷で紹介したとおりである。

基本的な点を押さえておくと、19世紀を通してヨーロッパ諸国では、領海限界は原則的に射程距離として理解された。大砲の射程距離である3海里を根拠とし、沿岸国は関税の管理、漁業権の確保、裁判管轄権の行使をその範囲内でのみ実行できるとされた。19世紀中期になり、射程距離が3海里を上回ると、20世紀初頭までに、世界随一の海洋国であったイギリスは、領海拡大を阻止するために、距離の増加に関係なく3海里に固定することを支持した。大規模な商船隊と遠洋漁船を有し、強大な海軍力を保有していたイギリスにと

¹⁸⁾ マハン（馬鴻）『海上権力史論』（2冊、水交社訳、東邦協会、1896年）61頁。原文には句読点・濁点はないが、適宜補った。

¹⁹⁾ 高橋章「『米西戦争』（スペイン＝キューバ＝フィリピン＝アメリカ戦争）」（同著『アメリカ帝国主義成立史の研究』名古屋大学出版会、1999年）34～5頁。

って、他国の領海の拡大は自らの商船隊の恣意的な統制、遠洋漁場への進出の阻止、海軍の行動に対する制限を招くものでしかなかったからである。かくして完成されたイギリスの理論は、領海の幅員に関しては3海里主義、つまり3海里を越える管轄権の行使にはイギリスが同意した条約上の基礎がなければならないとした²⁰。その後、スペイン・ポルトガルなどが漁業の界限について6海里、12海里を主張したが、強大な海軍力を背景にイギリスはこれを承認せず、3海里主義を推進し続け、他国の沿岸漁場を開放させていた²¹。

では、清末中国では「領海」としての「海権」はいかに認識されていたのか。本稿の冒頭でも述べたとおり、陳冠任はそれが現実の漁業＝「漁権」との関わりで具現化されたという。以下では若干の事例を補いつつ、清末中国における「海権」の語の使われ方を検討しておこう。光緒30年（1904）の『東方雑誌』には次のような記事が見出せる²²。「おもうに各国は漁業を極めて重要と見なしており、……かつ「海権」と最も大きな関係を有する。按ずるに、各国の公法では沿海地帯には全て「領海」の界限があり、界限の範囲は砲弾が到達する最も遠いところまでとする。近頃、砲弾到達の範囲はますます遠くなり、すでに3海里から10海里へと達している。「領海」とは、平時には辺境を防衛・警備し、戦時には局外中立とする範囲であり、漁業資源を保護する範囲でもある。……各国のなかには「漁界」を争い戦端を開くものがあり、たとえば先月のイギリス・ロシア両国が、ベーリング海峡の漁撈の一事によって専約を締結するに至った。影響の大きさはここまでのものなのである。我が国は漁業に従事することを知らぬわけではない。……近頃、ある国の商人は、我が国が漁業の新たな方法に疎く、会社を設立するという方法があるのを知らないから、上海に漁業会社を創設し、170万両の資金を集め、これによって我が国の漁業の利益を収奪し、我が国の「海権」を侵奪しようとした。我が国の商民が積極的に方法を考えて対抗しなければ、沿海数百万戸の漁民は必ずや生計が成り立たなくなる日が来るであろう。対抗できる方法とは何か。それはただ自ら会社を設立し、漁網を購入し、漁船を製造し、よって漁業を興して「海権」を拡げるのみである」。

右の史料が誰の手になるのか、現在のところ判明しないが、タイトルに「漁業を興す」とあるとおり、「海権」を漁業と結びつけつつ論じ、かつ「海権」を「領海」とほぼ同義に用いている。この時、清朝は「領海」3海里を意識しながらも、砲弾の着弾距離の変化に伴って「領海」を伸張しようとする動きがあることを明確に意識している。清朝自身の「領海」に対する態度はあえて留保されており、対応に苦慮していた可能性を示唆する。陳冠任も指摘したように、「領海」が「漁界」と密接に関わると考え、中国の漁業技術の稚拙さ、漁業会社の設立の遅れといった事態が、漁業の利益を失わせていただけでなく、清朝の「海権」までもが侵されるという、いわば「国権」の喪失にも繋がっていることを述べている。

²⁰ 高林前掲書、150～1頁。

²¹ 高林前掲書、161～4頁。

²² 『東方雑誌』第1年第9期（1904年）実業、「興漁業説」〈録第24期商務報〉。

この文章では多くの漁民の生計——公司による大規模な漁業と「漁界」の維持・確保を提起——と「海権」があたかも一体であるかのように論じられ、マハンの「海権」論ではほとんど言及されなかった海洋資源の問題が明白に認識されている。かかる状況はヨーロッパでも看取されたので、アジアや中国に特徴的なものとはいえないが、マハンが重視しなかった漁業が、現実の海洋をめぐって想像以上に重要な意味を有していたとあってよい。

実際に、後日中国の漁業・水産教育の基礎を築いたことで有名な侯朝海は「海洋の面積は12億6,100万平方里あり、陸の3倍もあって、陸と並んで重要である。各国の「領海」の外側はみな公海に属し、その権益はだれでも自由に利用できる。水産業とは海岸線の標識であり、水産業を振興させることは、我が「領海主権」を実行し、国勢を発展させる一つの方法なのである。……清朝の光緒30年までに、南通の張季直（張謇）先生が漁業の状況を述べ、農商部に沿海七省漁業公司を設立するように願ったのが、水産業の革新の始まりである。すでに直隸・浙江・福建には順に水産学校を建設しており、これは水産教育を重視する証しである²³」と述べ、「領海主権」の具現化には漁業・水産業が重要であり、清末の張謇による漁業公司の創立と、直隸・浙江・福建における水産学校の建設を褒め称えている²⁴。当時「領海主権」は漁業によってこそ可視化されるのだという信念がそこには垣間見られる。

清末の「海権」と海軍

続いて、同じ『東方雑誌』に右の史料の翌年（1905）に掲載された海軍に関する文章を取り上げてみたい²⁵。「各国の勢力の消長は専ら「海上権力」の強弱をもって基準とする。19世紀以降、「海権」競争の大勢はすでに大西洋から太平洋へと漸次移りつつある。各国が虎視眈々と狙うのは北太平洋を中心とする。列国の東洋艦隊は風雲渦巻くようにやって来て、……みな海軍力の少くない部分を割いて、遙か万里を越えてこの一隅に集まってきた。思うに、東洋艦隊の強弱は太平洋「海権」問題を解決せんとするものである。我が国は太平洋上において列国の「海権」競争の真っ只中に位置する。今たとえにわかに太平洋の主権をいわずとも、海岸線が長く、強大な軍隊でなければ防御できない。……海軍とは「国権」の関わるどころであり、国防の拠って立つところである。海外の植民地、海外の僑民、国際貿易による商人の往来、運行する商船、これらはみな海軍に運命を託している。ゆえに商業勢力の膨張・縮小は、実に「海上権力」の盛衰によるのである。西洋諸国が貿易の場を東方に開拓する時には1人でやって来て一業を起すが、海軍の後ろ盾のないものはない。西洋人の貿易力が日々盛んとなって国力を海外に伸張しようと欲するのは、必ずや「海権」を争う

²³ 侯朝海「発刊辞」（『中華水産雑誌』1巻1期、民国10年、1921）。

²⁴ 張謇による漁業公司の創立と漁業振興、領海主権との関わりについては別稿で詳述する。水産学校については楊峻懿「清末民国期の水産教育と直隸水産講習所」（京都大学『社会システム研究』22号、2019年）、同「民国初期における江蘇省立水産学校の人材育成への模索」（京都大学『社会システム研究』24号、2021年）を参照。

²⁵ 『東方雑誌』2巻10期（1905年）軍事、「重興海軍議」。

のを第一の要点と見なすからである。我が国の海外華商は少なくない。しかし僅かな国力では保護できず、国外に足を踏み入れれば、無国の民となるか、駆逐されるか陵辱されるか、首をうなだれて耐え忍び、訴えるところもない。ゆえに商人は日々減少し、商業は日々衰退する。今日は1つの競争を生きぬく世界なのである」。

この史料では、漁業を扱った前の史料から一転して「海権」「海上権力」と「海軍」「通商」との関わりを議論する。文中に見える「海外の植民地、海外（旅外）の僑民、国際貿易による商人の往来（商業）」などの用語からも、この議論が明らかにマハンの「海権」論を下敷きにして語られていることがわかる。文中の前半では海軍を中心に「海権」論が展開され、孫文と同様、「海権」の重心が大西洋から太平洋へと移ってきたこと、各国が中国の位置する北太平洋に東洋艦隊を派遣して「海権」を争わんとしていることを述べる。一方、後半ではマハンの「海権」論に倣いつつ、清朝の「海権」を論じている。しかしマハンが「平和的な通商及び海運があってはじめて海軍の艦隊が自然にかつ健全に生まれ、またそれが艦隊の堅実な基盤になるのである」「狭義の海軍は、商船が存在してはじめてその必要が生ずる、と、生産→植民地→通商→海運→海軍という連鎖を想定し、「商船の消滅とともに海軍も消滅する」と指摘したのに対し、ここでは海軍の保護あってこそ（植民地→）僑民の安定→通商、逆に言えば、海軍の後ろ盾の消失→交易商人の減少→商業の衰退を描いてみせる。「海上権力」と商業（通商）勢力の膨張・縮小が密接に関連することは同じだが、論理が逆転しており、強大な海軍あっての通商となっている。

この文章はそもそも海軍の復興を提起したものであるから、海軍の存在意義を強調するのは当然であろうが、通商の保護に海軍の存在価値を見いだすマハンとは異なり、海軍あつての通商という論理、すなわち海軍の消長が通商の興衰に決定的に影響するとの主張は、マハン「海権」論から見れば、まさに本末転倒の感は否めない。海軍の再建が叫ばれる政治的背景を考えれば、論の当否はともかく、「論中国二大患」の発表後、僅か6年後の清末にこれほどまで急速にマハンの「海権」論が深められつつある点は興味深い。

次に、清末に多数刊行された「東遊日記」の中から、巡警部員外郎の舒鴻儀が著した『東瀛警察筆記』（光緒32年、1906）を取り上げ、日本視察中に記した「国家の版図の界限」について検討を試みたい。「海の界限は海岸から六海里をさし、すべて6海里以内のあらゆる権利は、みな本国の主権の範囲内である。他国は任意に侵入できない。ならば、6海里の領海を定めたのは、いったい何の意味があるのか。1つは世界の競争が陸から海へと移ったのである。もし何海里かを定めなければ、強者が「海権」を掌握し、海洋の交通に無限の停滞を惹起することになり、ゆえに6海里内を領海と定めた。6海里の外側は公海であり、占領・放棄することはなく、これは海里（「領海」の幅員）の1つの意義を定めたものである。……現在の砲台の射程範囲は6海里の広さにも及ぶ。海防とは国防であり、国防の能力はここに示され、「海権」の界限もここに表れる。これも海里を定める1つの意義である。6

海里の内に漁業権がある。他国の漁業は随意に入れない²⁶」。

国際法に関心があった舒は、国家の版図（領土・領海）についても多くを書き残しており、特に「海権」については当時、新しく重要な知識・情報であったためか、詳細に記録されている。内容自体は現在の目から見れば、さして真新しい知見ではないが、引用以外でも防疫や関税を「海権」の一部として見なしている。唯一理解に苦しむのは、当時日本が「領海」3海里主義を採用していたにもかかわらず²⁷、舒は「領海」6海里説に言及することであるが、目的が何なのかは定かでない。言えるのは、舒のような中国（海軍、漁業技術などの後進国）の一部の知識人は「領海」を狭く設定する3海里主義よりも、少しでも広い「領海」を認める6海里に現実味を感じていたのかもしれない。なぜなら後に中華民国は民国25年（1936）に初めて「領海」を宣言し、それは12海里であったからである²⁸。

この文章中でも舒は度々「海権」の語を用いているが、ほぼ「領海」と同義で用いている。ここではマハンが使った広義の「海権」ではなく、具体的な数値を伴った海洋の分割を議題に乗せており、まさに国際法的な海洋の画分を意識している。清朝や中華民国政府が領海の幅員をいかに設定しようとしたかには、さらなる史料の補充と分析を必要とするため、この問題については別途考察することにし、ここでは「海権」の語が「領海」問題や「漁権」との関わりで論じられていたことを確認するに止めておこう。

3 中華民国期におけるマハンの「海権」論の浸透

マハン評伝の発表とその理論の翻訳

中華民国の初期になると、残念ながらマハンの「海権」論に直接言及する文章を見いだせないが²⁹、30年代に入るとしばしば登場するようになる。『海軍雑誌』5巻2期（1932年）には唐宝鎬「海上権力新要素及於海軍戦略（続）」と題した文章が掲載される。正編が確認できないために断定はできないが、タイトルを見るかぎり、明らかにマハンの「海権」論を意識している。『海事』7巻8期（1934年）にはC・C・ギル（C.C Gill）（著）・農園（訳）「海上権力之真価値」が見え、マハンの「海権」論の大意を紹介した。『海軍整建』1巻6期（1940年）には、王師復「海軍理論家の泰斗——馬罕」およびマハン『海上権力史論』の翻訳の一部と見られる淳于質彬（訳）「海権因素之研究」が収載される。特に前者はマハン（馬罕 mahan と表記）の本格的評伝として注目に値する。冒頭では海軍理論を研究する

²⁶ 舒鴻儀『東瀛警察筆記』（上海楽群図書編訳局、光緒32年）講録巻1、国際法、「国際法的国家之成立」。

²⁷ 吉井前掲論文、32～3頁。

²⁸ 佐藤良聖「東アジア海域における領海と日中韓漁業紛争（1906～1912）」（『東洋学報』103巻1号、2021年）。

²⁹ 清末民国の領海主権（幅員）問題、マハン「海権」論の実践に関わる史料は多数あるので、今後別稿で検討したい。ここではマハンの「海権」論に触れているものに限定する。

者でマハンを知らなければ、経済学者がアダム・スミスを知らぬぐらい滑稽なことだとしたうえで、本誌が責任をもって彼を中国人に紹介すべきとして自ら筆を執ったとする。王はさらにプレスター（Pulestor）（著）「馬罕海権観在現在」（『海軍建設』2巻1期、1941年）や、マハンの『海軍戦略』を「海軍戦略論」と題して翻訳しており、中国へのマハン紹介に大きな貢献を果たした。前者の『海軍建設』はマハンに関する特集号的な位置づけであったと見られ、王の翻訳以外にもハリアン・トロット（Harian Trott）（著）・季震（訳）「馬罕海権論与第二次欧戦」、ハーバード・リッチモンド（Admiral Sir Herbert Richmond）・羅洛士（訳）「馬罕与今日之海軍」が掲載されている。『史地雑誌』2巻1期（1942年）にはプルストン（Captain W.D. Pulston）が著した『馬罕之生平与著作（The Life and Work of Captain Alfred Thoyer Mahan）』が簡明に紹介されている。

中国は「海権国家」となるべきである

かくして人口に膾炙してきたマハンの「海権」論であるが、最後にその「海権」論を明確に意識しつつ、中国の「海権」について議論を展開した郭寿生の文章を俎上に載せたい。郭は光緒26年（1900）生まれ、幼い頃から、同盟会会員で後に福州市の著名な国民党の元老となった母方のおじ黄展雲に養われた。民国5年（1916）に烟台海軍学校に入学、同10年には社会主義青年団、同13年には中国共産党黨員になった。卒業後は「海籌」艦に勤務したが、次第に海軍の官兵を積極的に革命工作に参加させる「新海軍運動」に関わっていった。内戦時には国民党の第二艦隊の起義を策動した。1949年8月には周恩来に接見、9月には中国人民政治協商会議第1次全体会議に参加、中国人民解放軍華東軍区海軍司令部研究委員会副主任に任命された。67年3月31日に逝去、享年68歳であった³⁰。

まず民国34年（1945）1月、郭が『海軍雑誌』に発表した「戦後中国は海権国家となるべきである³¹」の「（一）海洋と中国の命運」から検討する。「地球の面積は僅かに3割が陸地、7割が海洋であり、海洋は広々とした四方八方に通ずる交通路である。……中国の命運は、アジアのみならず、全世界の安寧にも関わる。なぜなら中国は地球上の人口の4分の1を占めているが、僅かに11分の1の土地に集中し、過去、中国が海洋を争わなかったために帝国主義の分割を受け、アジアは1つの偉大な安定力を欠いたからである。……大陸から沿海へ、そして海洋へと中国民族の生活の方向性は3つの大きな時期に代表され、後期（海洋の時代）はいまも幼年期にあたる。……中国の命運は海洋にあり、未来も海上にあり、中国は現在の海権国にならなければならない、でなければ生存競争の世界の中で優勢な位置を占められない。“海洋自由これは過去の世界をさす。空中自由は未来の世界に属する”これはアメリカ人の新しいスローガンである。なんと恥ずかしいことか。われらは全く海洋自由の時代を歩んだことがない。これは海上にわれらの自由がないのではなく、われらは海洋

³⁰ 馬駿傑「郭寿生与民国海軍（代序）」（馬駿傑他編『郭寿生海軍研究文集』山東画報出版社、2017年、所収）1～14頁。

³¹ 郭寿生「戦後中国应為海権国家」（『海軍雑誌』1945年1月。馬前掲書、所収）。

自由を放棄している。……ゆえにわれらは今日、空中自由の時代を突き進み、海洋自由の時代を追いかけねばならない。海洋は空中自由の時代の到来によって役割を失うわけではないからである。空中にわれらの自由があり、同時に海洋にもわれらの自由がある。われらは海洋国家となり、海洋上にわれらの地位を築かねばならない。……近世となって大洋の時代となった。大洋の時代の 1 つの大きな特色は海洋国家のみが世界の主要国家となりうる……。これに対し、大陸国家はたとえ国力があっても、〔世界の〕一隅を占めるにすぎず、海洋とは密接な関係をもてないので海洋の支配など考えられない。今後、われらは国家建設にあたって、当然に海洋国家への発展に中心を置くべきである。大西洋の時代は過ぎ去り、太平洋の時代が到来した。……中国は太平洋西岸に立国し、太平洋の重要な位置にあたる。今後中国が国際上独立・自由・平等の地位を獲得したいならば、海洋の自由な利用の資格をもつことを前提条件とするのは疑いない。換言すれば、真の独立とは中国の太平洋上での独立、真の自由とは太平洋へ進出することの自由、真の平等とは太平洋の權益を共有する平等である。……中国は戦後、海洋自由の権を共有すべきで、戦後全世界の人類が平和となり、人類全体の四分の一を占める中華民族は、大陸内に行き詰まることはできない。……戦後の海上覇権はアメリカの掌中に移り、中国は 4 強の 1 となり、アメリカと海を隔てた隣人となり、協力して太平洋の平和を維持していくべきである。これらは中国が海洋国家となるべき理由である。要するに、海洋はわれらの命運の象徴であり、われらの生命線と国防線なのである。全民族の生存と安全のために考え、太平洋上の恒久平和のために考えるならば、われらは努力して海洋を獲得すべきである、つまりわれらの「海権」を打ち立てねばならない」。

郭寿生の文章のモチーフは明らかにマハンの「海権」論である。それを下敷きに太平洋戦争末期の状況を勘案したうえで独自の中国の「海権」論を打ち立てている。「海権」を争わず帝国主義による「瓜分」を受けた中国も、ようやく“海洋の自由”を享受すべき時代が来たと高らかに宣言する。確かにこの度の大战によって航空機のめざましい発展が見られ、“空中の自由”の時代が来たともいわれるが、郭は“海洋の自由”＝「海権」の獲得と、“空中の自由”＝「空権」の獲得の 2 つの道を中国が歩かねばならないことを強調する。「海権」と「空権」とは矛盾するものではなく併存してもおかしくないと喝破する。「海権」はすでに争奪の場を大西洋から太平洋へと移し、中心に位置するのが中国であるという憚らない。“海洋の自由、を基礎とした海権国家となり、太平洋を挟んだ隣国アメリカと協力して太平洋の恒久平和を維持するという高邁な理想を掲げる。現在の中国の一方的な海洋への進出、アメリカとの矛盾・対立を見ると、郭の発言には一抹の虚しさを感じるが、彼が戦後の国際社会における中国の立ち位置を「海権」を軸に見据えていたことは慧眼であった。

「海権国家」の要素

続いて「(二) 中国は「海権」を必要とする」を追ってみる。「海洋運輸、海外植民地、海上威権 (海軍力) は海洋国家を構成する 3 つの要素であり、……①海運国 多数の商船が大洋を航行し、本国および外国の海上運輸に従事する。②海外植民国 多数の人々が海を越え

て本国ないし外国の海外植民地に行って植民し、第2の祖国を建国する。③「海権」国 強大な海軍が海洋上の軍事的拠点支配しシーレーンを保護する。海運があることで海外植民がある。海外植民があることで海上威権(海軍力)の建設が必要となる。歴史はまず海運、ついで植民、最後に海権があることを証明している。「海権」は僑民を保護する所以であり、よって人々は海外へ移民し、海運は発達する。もし海運に後ろ盾としての「海権」がなければ、平時には国計が墜ちないように維持できるが、戦時には海運があつという間に傾いてしまい、全ての国民の生計は危機に瀕する。……もし海外植民に「海権」の保護がなかったら、平時に侮られ圧迫を受けるだけでなく、戦時には必ずや敵の掌中に陥るであろう。……海洋国家の3つの要素は、「海権」を主、他を従とすべきで、「海権」があれば、他の2つは国力を量って発達させられる。「海権」がなければ、他の2つはほとんど役に立たない。今後われらが国家を建設する際には1つの完全な海洋国家とならねばならず、まず速やかに中国の「海権」を建設し、海外の僑民を保護し、中国の海運業を発展させるべきだ。でなければ中国は大海洋時代において歴史の主役的な地位を獲得することはできぬだろう」とある。

郭は運輸(通商)・植民地・海軍の3つのワードを中心に持論を展開する。「生産」の語が出現しないことを除けば、マハンの「海権」論とほぼ符合し、思想的影響を看取することは容易である。ただしマハンが平和的通商および海運があつてはじめて海軍の艦隊が自然かつ健全に生まれ、艦隊の堅確な基盤になると論ずるのに対し、最終的には強大な海軍(郭は「海権」を海軍の意で使う)があつて、ようやく通商や植民が可能になるとする、換言すれば、海軍こそが主で、海運や植民はあくまで従と位置づけるところに、郭の独自性というか、中国の特性が示されている。帝国主義列強による「瓜分」の中で海軍の無力さを強烈に認識した中国では、マハンの「海権」論とは主従関係の逆転現象が起こり、強大な海軍の建設に重点が移っているところに、中国(あるいは郭)の「海権」論の特色を見出せると考えたい。

マハンの「海権」論との関わり

最後の「(三)中国が備えた「海権」国の条件」において、郭はマハンの「海権」論に直接に説き及ぶ。「中国にとって「海権」が必要なことは述べてきたとおりである。ならば、いかなる条件を備えれば、「海権」国家へと進む資格が得られるのか。中国は「海権」国家へと発展する種々の条件を備えているのか。現在一般の地政学の権威は「海権」国家となりうる地理と人口の条件について次のように認識している³²。①海洋上の優勢な地位、②航運と海軍に適した優良な海岸、③海岸と内陸部との相当に密接な関係、④広大な腹地と豊富な造船の資源、⑤腹地と海港をつなぐ優良な交通条件、⑥対岸の国家への到達の便利さ、⑦沿海地帯への人口の集中、⑧海上生活に慣れた民族性。これらの条件にわれらは完全に符合する。……マハンの意見によれば、一国の海岸線の長さが、国力の増強を生み出すかどうかは、つねに人口の多少と関係する。……この一点に関しては、中国の「海権」の潜在能力は条件を満たしている。我が国の民族性は誠に冒険と拓殖の精神を有し、海上生活にも慣れて

³² 原文中では(一)～(八)と記されるが、本稿では行論の都合上①～⑧に置き換えた。

いる。中国の歴史からいえば、すでに海洋時代に発展し、福建・広東・浙江の諸省の人々も海洋性に適応している。マハンが人口の「海権」の発展に与える影響について研究した時、こう指摘した。一国の「海権」を決定する人口的なファクターは主に「海権」を支える予備軍力にある。……まず組織のある予備軍、次に海軍に慣れた人口の予備軍、さらに機械技術に慣れた能力、最後に財力の多少である〈以上はマハン『海上権力史論』の緒言に見える〉。我が国の沿海諸省の人口はイギリスの10倍以上である。どうして我が国が一等「海権」国になれないといえようか。……これらの証拠は戦後我が国が1つの「海権」国家を建設しうることを十分に説明しており、戦後の国防理論は中国の「海権」の建設に注意すべきである」。

郭は右で中国の「海権」国家への発展条件について「一般の地政学の権威」と前置きするが、基本的にはマハンの「海権」論に則っている。「はじめに」で触れたとおり、マハンは6つの条件を提示していたが、郭は条件を二つ増やしている。マハン以外の他の「権威」の意見を取り入れたのかもしれないが、それぞれの条件を比較してみると（「はじめに」を参照）、①と④の地理的な位置、②と⑥の海岸線は全く同じ、③は③と④に分かれる。④には造船のための物質的人的資源の問題が組み込まれている点が新しい。造船技術は現代の軍事力を語る際にも重要であり、造船技術と労働力の有無が各国の海軍力の整備に影響を与えている³³。⑤は②と少なからず関係し、海岸線と内河の接続という水運交通の発展をさす。⑦は全くマハンには見られない視点で、郭も特に具体的な説明を施していない。⑧は④人口を、⑨は⑤民族性をそれぞれ提示した。⑩政府の性格と政策には郭は全く触れていない。

注意すべきは郭が人口と民族性の問題を熱心に語るが、政府の性格と政策については全く無視する点である。郭は中華民族を「冒険と拓殖の精神」をもち、海上生活にも慣れていると、海洋性を強調してみせるが説得力は薄い、ないし一定の限定条件（極めて狭い沿海のみ）付きでしか認められない。海洋（太洋）時代への突入に向けて自民族の適応性を主張したいのは理解できるが、中華民族の海洋性は極めて限定的であるし（地域性、生業との関わり）、20世紀以降の歴史文献を見ても、むしろそれを否定するような事実をしばしば確認できる。過大な自己評価とそこに生まれる虚像には十分に注意する必要がある。また人口がイギリスの10倍以上あることを持ち出して、一等「海権」国になること（海洋に慣れた人口の予備軍や技術を有する人口の蓄積）の優位性を述べるが、これも簡単なものではなく、内陸の人口には即時に当てはめることはできぬうえ、沿岸地域でもかかる人材の養成は決して容易ではなく言葉でいうほど単純ではない。かかる言説は現在の中国でも領海主権や海洋進出が問題として取り上げられる時にはしばしば出くわすが、本格的な海洋進出がほとんど行われていなかった民国期にすら似たような言説があることは、「中華民族の海洋性」

³³ 重入義治「第3章 中国造船工業界の伸張」（浅野亮・山内敏秀『中国の海上権力——海軍・商船隊・造船～その戦略と発展状況』創土社、2014年）、Andrew S. Erickson ed., “*Chinese Naval Shipbuilding; An Ambitious and Uncertain Course*”, Naval Institute Press, 2016.

言説の成り立ちを考えるうえで興味深い材料を与えるものといえよう。

逆に歴代中国王朝および中華民国期には、海防論こそ声高に叫ばれるが、マハンの「海権」論にも比すべき積極的な海洋政策は特に確認できず、むしろ大陸国家としての性格が強いためか、政策上の議論の俎上に載せられることが少ない。郭はマハンのいう政府の性格と政策という条件をさりげなく外していると疑われても仕方あるまい。郭の認識をもって中華民国期の知識人層のマハン「海権」論に対する理解を代表できるのか否かは十分に説明できないが、少なくとも海軍軍人であった郭は、自分なりにマハンの「海権」論を吸収し、時代的な差異も意識しながら、自らの「海権」論を提示したといっていよいであろう。

おわりに——中国共産党とマハンの「海権」論

本稿を終えるにあたって、戦後中国の共産党政府とマハンの「海権」論について共産党がいかに関心していたかの手がかりをつかんでおこう。近年の中国ではしばしば「藍色国土」という呼称が持ち出される。この語は「中国が主権を有する海洋管轄区域と見なしている海」の意で、東シナ海・南シナ海のほとんどが中国の海であり、日本が主張する中間線は全く考慮されていない。1995年、前総書記の江沢民は「わが国は陸地国家だが、同時に海洋国家である。われわれは戦略的に海洋を認識し、全民族の海洋意識を強めねばならない」と語った³⁴。かかる中国の戦略的海洋進出へのマハンの「海権」論の影響については、香田洋二や山口昇が「中国の海洋進出に強い影響を与えたと言われているのが、アメリカ海軍軍人アルフレッド・セイヤー・マハンが1890（明治23年）年に刊行した『海上権力史論』だ」「大陸国家だった中国が、21世紀に入ると海洋進出を目指し始めた。中国海軍はマハンの影響を受けていると言われる」（香田）、「依然としてマハンの「海洋支配」は中国にとって非常に魅力的だ。中国は今後もマハンの説いた海洋支配に重きを置くだらう」（山口）³⁵と約130年前のマハンの「海権」論を現在の海洋進出に何の媒介もなく結びつけている。

海軍の現場における「海権」論の信奉者としては「中国のマハン」とも呼ばれた、海軍司令劉華清（写真2-4）が持ち出される。浅野亮は「中国では、中華人民共和国が成立した1949年から、米中関係が好転した1970年代初期に至るまで、アメリカの軍事理論にたった研究どころか、アメリカの軍事理論そのものの研究は解放軍の中で共有されなかった³⁶」とし、「マハンの思想は、劉華清による海軍建設に取り入れられた。……劉華清が「中国のマハン」と呼ばれるのも不思議ではない。……1984年8月、訪中したアメリカ海軍長官のジョン・

³⁴ 石田収「中国の「藍色国土戦略」（『週刊ダイヤモンド 中国&ロシア』2008年）104～5頁。

³⁵ 香田洋二・山口昇・永岩俊道「中国の海洋進出とマハン『海上権力史論』の誤読」（『中央公論』2018年3月）94～103頁。

³⁶ 浅野亮「序章 なぜ海洋が重要なのか」（浅野亮・山内敏秀編『中国の海上権力』創土社、2014年、所収）26～7頁。



写真 2-4 「中国のマハン」劉華清（1916～2011 年）

レーマンを通じて、劉華清はマハンを知ったという。レーマンによる米海軍拡大構想の背景には、マハンの理論があると劉華清は考えた³⁷という。「海権」論の受容には劉華清の登場を俟たねばならず、積極的な取り込みで中国海軍は巨大な変貌を遂げたというのである。

しかし本稿で述べたとおり、清末以来、マハンの「海権」論が多くの議論を呼び、マハン自身が海軍理論の泰斗として著名であった。劉華清を俟たずとも、「海権」論は経済学者にとってのアダム・スミスと同様、中国の軍人にとっても常識であったろう。

しかも実は『人民日報』でもマハンと「海権」論に言及している。1973年9月28日の向明「地地道道的海上覇国」である。当時の背景を簡単に説明すると、冷戦期に発生した中ソ対立の中、中国はアメリカなどの資本主義諸国との共存を図ろうとし、72年2月に毛沢東はニクソン訪中を成功させた。一方、ソ連のブレジネフも同年5月にニクソンをモスクワに招き、戦略兵器制限条約（SALT I）、弾道弾迎撃ミサイル制限条約（AMB）を締結し、中国を出し抜く形となった。「デタント（緊張緩和）」の始まりである。結果、中ソ対立は深まり、中国はソ連を「修正主義」と批判し、この一文を発表した。

「最近のある時期、ソ連修正主義者のスポークスマンは様々な場面で、今日のソ連は海上覇権国家であることを必死に否定する。「これは“偽りのイメージ”“誹謗中傷”であり“真実とは雲泥の差がある”」と。しかしレーニンのいう「その人について判断しようとするれば、本人の自己表明や自己評価ではなく彼の行動を根拠とすべきだ」という言葉からすれば、ソ連修正主義社会帝国主義の行動は結局、海上覇権国家ではないのかという問いに対し、ソ連修正主義者は「そうではない」、我々は「事実をご覧ください」という。ソ連修正主義者が海上で覇権主義を行うことは、社会帝国主義を推進する重要な構成要素である。帝国主義は以前

³⁷ 浅野・山内編前掲書、29頁。

より海洋を支配する者が世界を支配できるという強権的なロジックを信奉してきた。19世紀末から20世紀初めに登場したマハン（馬漢）の『海上武力論』では「世界統治の地位は制海権の掌握によって獲得でき、制海権は必ずや海上武力を使用することで奪取できる」と宣揚している。現在、ソ連修正主義者はすでに全面的にこの帝国主義理論を受け継いでいる。人々は覚えているであろう、フルシチョフの執政時、彼がかつて恥知らずにも、いかなる水上艦艇も「すでに時代遅れ」だ、核ミサイル攻撃の「標的」になるだけだと述べたことを。しかし実際には、ソ連修正主義者はなおも巨費を惜しまず注ぎ込み、各種の水上艦艇を多数建造してきた。特にブレジネフが登場した後、ますます対外侵略を進め、もう1つの超絶大国（アメリカ）と争うために、海軍を強大化するリズムを加速し、ソ連海軍を主に近海防御に従事する海上力量から、遠洋進攻の能力を備えた巨大艦隊へと変貌させた。ソ連海軍総司令官ゴルシコフ（写真2-5）は堂々と鼓吹する、強大な海軍があつて始めて「海外の国家権益を守れる」「強大な海軍がなければ長期にわたって世界強国の地位は保てない」と。では聞こう、本国の国土以外でどのような「国家権益」を守らねばならないのか。これは典型的な海洋進出を正当化する謬論ではないか。ソ連修正主義者は伝統的な帝国主義の砲艦政策を継承・発展させ、大いに海軍を拡充しており、特に遠洋海軍の整備は衆目が認めるところだ。ここ10年でソ連海軍艦艇の総トン数はほぼ倍に増加した。それらは航空母艦や核ミサイル原潜を含む遠洋作戦の艦艇である。ソ連海軍の実力が伸びるにつれ、彼らの艦隊は太平洋、大西洋からインド洋、地中海へと展開された。……ソ連修正主義社会帝国主義が狂ったように海上覇権を追い求め、海洋進出を強めていることは、決して“偽りのイメージ”ではなく、現代世界の一つの生き生きとした現実なのである。……ソ連による海上覇権の追求は、皇帝（ツァーリ）の実現できなかった夢を再び見ることである。ソ連修正主義の海軍将領は



写真2-5 「赤いマハン」セルゲイ・ゴルシコフ（左、1910～1988年）

意気揚々と「我々の1世紀に及ぶ夢が今まさに現実となった」という。

ここでは第1に、中ソ対立の先鋭化という危機的な状況の中で、対ソ批判の一環として右文が『人民日報』に発表され、いわば中国共産党の公式見解に近い形となっている。第2に、ソ連海軍の「近海防御」から「遠洋進攻」への海洋進出、遠洋海軍を象徴する航空母艦、核ミサイル搭載の原子力潜水艦の保有という脅威を煽って、ソ連海軍の海洋強国化を批判する。第3に、その思想的理論的背景には帝国主義的海洋覇権主義の申し子ともいべきマハンの理論『海上武力論』があり、それを実践したのが「赤いマハン」ゴルシコフだとする。

このように中国共産党はマハンの「海権」論を帝国主義理論として批判の対象として取り上げた。もし共産党がマハンの「海権」論を肯定的に評価し、自らの海軍建設に取り組んでいったとすれば転換点はどこにあったのか、本当に劉華清の登場は大きな意味を持ったのか。中国自身の海洋進出と密接な関係があることは想像に難くないが、超克すべきアメリカを代表する理論ではあっても、無条件に肯定できる理論ではなかったと筆者は考える。

また歴史的な視点からマハンの「海権」論の中国における実践者を考える時、単に「中国のマハン」劉華清と「赤いマハン」ゴルシコフを指摘するのみでよいのだろうか。初めてマハンの「海権」論に接し紹介した梁啓超の時代、同時代に実践をめざし漁業公司や商船学校の設立に携わった政治家・実業家の張謇、マハン評伝を著した王師復らを忘れてはなるまい。

しかし右文を読む時、1970年代の中国によるソ連海軍への批判と、現代における中国海軍の批判のされ方に奇妙な一致を感じるのは筆者だけではないだろう。近年の中国海軍の海洋進出はますますかつてのソ連海軍に酷似しつつある。中国は遅れてやって来た海上覇権国家（社会帝国主義国家）なのだろうか。中国共産党はマハンの「海権」論をもってソ連海軍を猛烈に批判したが、それはある意味で現在の中国海軍にブーメランのように跳ね返ってきている。「海権」論は「諸刃の剣」であった。理論に内包された「帝国主義」「海洋膨張主義」的な部分は、大国化を図る国家がその過程で必ず歩む道のりである。現在、中国は自らを「現代的な社会主義強国」と称するが、航空母艦や戦略原潜の配備など、実態としては自らがかつてソ連を批判した「海上覇権国家（社会帝国主義国家）」と同じではないか。かつてのロシアの「ツァーリ（皇帝）の夢」は今まさに現代の「中国夢」として実現しつつある。こうして検討してみると、歴代中国の王朝・政府は、海洋からの脅威・危機——かつては西洋列強、冷戦期はソ連、現在はアメリカ——を感じ取ってきたがゆえに、マハンの「海権」論に対しては反射的に海洋覇権主義を正当化する理論だと拒絶してしまうのと同時に、現在海洋強国として世界に君臨するアメリカに畏怖と憧憬を抱きながらも、近い将来には自らもその理想的発展型——マハンの「海権」論を超克した周辺諸国との共贏関係（ウィンウィンの関係）を有した海洋発展を謳う——をめざしている。習近平（写真2-6）が指導する現在の中国はマハンの「海権」論の海洋膨張主義を否定できないものの、ロシアやアメリカと異なると標榜する共贏関係的海洋国家像という外被を纏っているといえよう。



写真 2-6 習近平国家主席（1953 年～）

【参考文献】

高林秀雄『領海制度の研究』（有信堂、1968 年）

吉井淳「領海制度の史的展開——日本の領海制度」（国際法学会編『日本と国際法の 100 年第 3 卷 海』三省堂、2001 年）

本田裕志（訳）『グロテウス海洋自由論、セルデン海洋閉鎖論 I』（京都大学学術出版会、2021 年）

聶宝璋「一九世紀中葉中国領水主權的破壞及外国在華輪運勢力的擴張」（『中国經濟史研究』1987 年 1 期）

梁淑英「中国領海制度」（『政法論壇』1994 年 3 期）

劉利民『不平等条約与中国近代領水主權問題研究』（湖南人民出版社、2010 年）

侯昂好『海風吹来：中国近代海洋概念研究』（軍事科学出版社、2014 年）

皮明勇『中国近代軍事改革』（解放軍出版社、2008 年）

戚文闖「馬漢“海權論”与中国的“一帶一路”建設」（『聊城大学学报』社会科学版、2017 年 6 期）

郭文韜「中国崛起為“陸海双料強国”的前景判断——以“一帶一路”戰略視角分析」（『南方論刊』2017 年 11 期）

張力「近代中国海軍發展中的海權認識」（劉石吉・王儀君主編『海洋歷史文化与边界政治』国立中山大学人文研究中心出版、2012 年、所収）

陳冠任『萌動、遞嬗与突破：中華民國漁業權發展史（1912～1982）』（国立政治大学歷史学系、2013 年）

Micah S. Muscolino; *FISHING WARS and Environmental Change in Late Imperial and Modern China*, Harvard University Asia Center, 2009.

III. Postwar Expansion of the Japanese Deep-sea Tuna Fisheries: Continuity, Discontinuity and Present-day Repercussions (冷戦期における日本の深海マグロ漁業の拡大：継続性、不連続性、および現在における影響) (土屋由香)

Introduction

In the post-Second World War era, the globalization of Japanese fisheries became conspicuous. The globalization process, however, had been in progress since the early decades of the twentieth century. The pre-Second World War (hereafter, prewar) Japanese overseas fisheries were roughly grouped into three types: fisheries based on the colonies and mandate islands (e.g. Taiwan, Korea, and Micronesia), fisheries by Japanese immigrants (e.g. Canada, U.S. , and Latin America), and deep-sea fisheries in the Northern and Southern Pacific [*hokuyo* and *nan'yo*].¹ The imperial Japanese government encouraged and promoted overseas expansion of fisheries, both for securing food (protein) for the nation and for obtaining foreign currency through the export of canned seafood.

As Japan lost all its colonies and mandate islands at the end of the war, the first type of overseas fisheries came to a nearly complete halt. The second type shrank drastically because the Japanese immigrants on the U.S. West Coast, Canada, and Latin America were sent to internment camps during the war, and many of them never returned to their original occupations when they were released. Among those who emigrated within the Asia-Pacific region, many perished in the war, while the survivors returned to Japan. In any case, after the war, fisheries by immigrants were no longer regarded as part of “Japanese” fisheries. The third type of deep-sea fisheries was temporarily obstructed by the war and the post-war Allied Occupation, but soon revived and rapidly expanded from the late 1940s onward. The U.S. occupation authorities first contained Japanese fisheries within twelve nautical miles from the coastline (the so-called MacArthur line). They soon realized, however, that deep-sea fisheries were an important source of food and income for the Japanese, which they thought was essential for fending off communism. They lifted restrictions one by one, and by 1950, Japanese fishing vessels

¹ For the categorization of prewar overseas fisheries, the author has consulted Akira Nakai, ed., *Overview of the Overseas Fisheries Joint Ventures* [Kaigai gyogyo goben jigyo no gaikan], (Kaigai Gyogyo Kyoryoku Zaidan, 1995) and Tetsuo Hoshi, ed., *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries* [Katsuo maguro gyogyo no subete] (Domei Tsushin-sha, 1974). Although it may sound inaccurate to include fisheries by Japanese immigrants in the “Japanese overseas fisheries,” the author has adopted such categorization because it was the Japanese government policy to promote immigration in the prewar years, and also many of the first-generation Japanese immigrants did not intend to emigrate permanently, but were planning to return to Japan once they saved some money.

were already navigating as far as the equator to the south, and 180 degrees to the east.² Longline tuna fisheries, in particular, emerged as a thriving business, as freezing technology improved and the U.S. consumption of canned tuna grew. As the occupation ended in April 1952 and Japan regained sovereignty, all restrictions were removed and the Japanese fisheries expanded globally once again.

My paper examines the postwar Japanese tuna fisheries which emerged out of the prewar Imperial legacy. Especially, my paper will focus on the relationships between the “structure” of tuna fishing business and “people” who were involved in it. More concretely, it outlines four types of tuna fisheries that emerged in the postwar era—overseas bases, mothership-type fishery, the Atlantic fishery, and small ownership operations—each linked to the prewar Imperial tradition to a differing degree, but also reflecting the distinct postwar features. Postwar tuna fisheries absorbed both vessels and fishermen from the remote areas of Japan previously not involved in the Imperial fisheries. Using both Japanese-language sources on the tuna fishing industry and interviews with retired tuna fishermen I have conducted in the past 7-8 years, this paper will illuminate the way small actors (individual fishermen) interacted with the large capitalist system in the early Cold War era.

Historical scholarships on the global tuna fisheries have only recently begun to flourish, notably Nadin Hee’s 2020 article on fisheries diplomacy.³ However, the overwhelming majority of the past scholarships analyze tuna fisheries from the perspectives of maritime resources and/or food security.⁴ Although there is no doubt that such perspectives are extremely important, largely overlooked in these scholarly works are the small actors, i.e. fishermen who were involved in the global structure of tuna fishing business. They were on the frontline of international conflicts over maritime resources, disputes over the Law of the Sea, and were even face to face with the danger of thermonuclear tests. Although the present author does not underestimate the fact that these fishermen contributed to overfishing and depletion of maritime resources, it is also important to know who they were and what kind of structure they were working in. By focusing on the interaction of the structure of tuna fishing business and fishermen involved in it, my paper will hopefully contribute to the body of recent scholarships on the history of global tuna fisheries.

² Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, p. 37.

³ Nadine Heé, “Negotiating Migratory Tuna: Territorialization of the Oceans, Trans-war Knowledge and Fisheries Diplomacy,” *Diplomatic History*, vol. 44, no. 3 (2020): 413-427.

⁴ Rachel A. Schuman, “Tuna Dreams: Resource Nationalism and the Pacific Islands’ Tuna Industry,” *Development and Change*, vol. 29, no. 1 (1998): 107-136; Roger Smith, *Japan’s International Fisheries Policy: Law, Diplomacy and Politics Governing Resource Security* (Routledge, 2014).

1. Overseas Bases

Losing all its overseas fishing bases at the end of the war, Japanese fishing companies sought to build new overseas bases by concluding business partnerships with foreign capitals. An early example was *Tokyo Suisan Kogyo Company's* Samoa base, built in January 1954, in partnership with Van Camp, a major U.S. tuna canning company. This scheme, however, did not succeed initially. The base only took off successfully after *Mitsubishi Shoji*, a large trading company (*shosha*), *Omaezaki Tuna Fisheries Cooperative Association*, and *Nichirei*, a major Japanese seafood company, joined the project.⁵ In 1956, there were twenty-six overseas bases, while by December 1962, the number increased to ninety-eight: thirty-six in Latin America; thirty-nine in Southeast Asia; twenty-three elsewhere (Figure 1).⁶ Figure 2 shows the global distribution of overseas bases (registered as agents of the Federation of Japan Tuna Fisheries Cooperative Associations) in 1973. Compared to 1962, the total number of bases had slightly decreased to eighty-five, while geographical distribution had dramatically expanded. Although bases were concentrated in Southeast Asia and Latin America in 1962, they were much more widely dispersed in 1973, including sixteen in Africa, twenty in North America, ten in Australia, and eight in Europe. The change from 1962 to 73 reflected the results of harsh international competition over fishing territories and the struggle of Japanese fishing industry to develop new bases in formerly unexplored areas of the world.

⁵ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, p. 151.

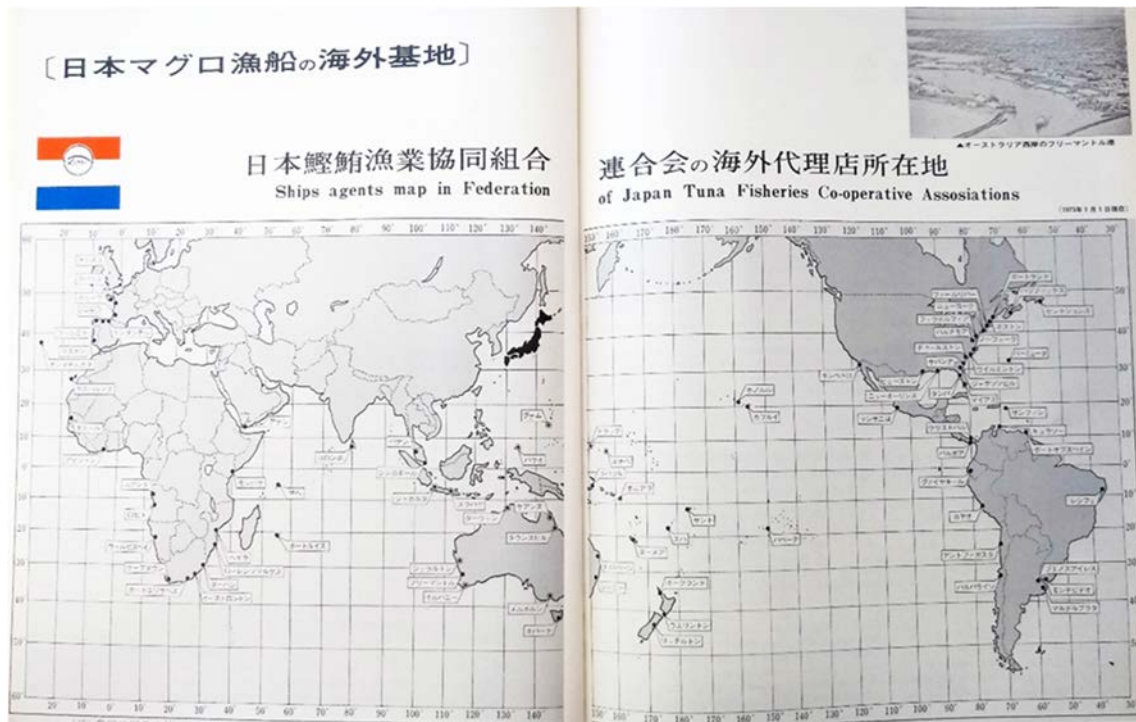
⁶ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, p. 107; Nakai, *Overview of the Overseas Fisheries Joint Ventures*, p. 13.

Figure 1. Number of Overseas Bases for Fisheries

	Region	selling fish	loaning ship	providing labor	joint venture	Total
Dec-56	Latin America	4			2	6
	Southeast Asia	1	8		6	15
	Others	2	1	1	1	5
	Total	7	9	1	9	26
Jun-58	Latin America	6			3	9
	Southeast Asia	1	5	3	6	15
	Others	9	1	1	3	14
	Total	16	6	4	12	38
Mar-59	Latin America	5			3	8
	Southeast Asia	3	6	7	6	22
	Others	6	2	9	3	20
	Total	14	8	16	12	50
1960	Latin America	3	5		8	16
	Southeast Asia	2	5	7	7	21
	Others	5	1	10	4	20
	Total	10	11	17	19	57
1961	Latin America	5	7		8	20
	Southeast Asia	3	7	9	8	27
	Others	7	2	13	5	27
	Total	15	16	22	21	74
May-62	Latin America	1	8	2	10	21
	Southeast Asia		13	17	7	37
	Others	3	1	15	6	25
	Total	4	22	34	23	83
Dec-62	Latin America	1	7	17	11	36
	Southeast Asia	3	13	16	7	39
	Others	3		15	5	23
	Total	7	20	48	23	98

Southeast Asia includes Ryukyu Islands. Others include North America, Europe, Africa, Middle and Near East, Oceania, Australia, and New Zealand.

Figure 2. Overseas Bases of Japanese Tuna Fisheries⁷



The overseas bases absorbed small tuna boats that could not compete with more technologically advanced ships owned by large companies. Many small-boat owners “loaned” boats and crew altogether to the overseas bases to keep their business afloat. In an interview with the author (October 2015), a retired tuna fisherman Mr. Yokota of Ehime Prefecture told me that he stayed in Samoa for one year around 1957, working for *Nichirei*’s foreign base. He repeated short fishing expeditions from fifteen to twenty days in a 200-ton ship (which was a comparatively small tuna ship). Twenty-two crew members—most of them young fishermen from various parts of Japan—were living together in the ship, and they landed ashore only when the ship was in the dock. The tuna ship was their home.⁸ Another retired fisherman, Mr. Fujiwara, interviewed in Muroto, Kochi Prefecture, explained that he spent six months in Samoa around 1958, temporarily returned to Japan, then spent another six months in Samoa. Six small tuna boats from Muroto formed a fleet and navigated to Samoa, where they caught albacores and delivered them to Van Camp’s Samoa cannery. The fleet were called *tosa-sendan* [*tosa* fleet], from the old name of Kochi Prefecture, *tosa*. The six ships operated independently, each of them

⁷ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, pp. 108-109.

⁸ Interview with Mr. Yokota, October 15, 2014, in Yuka Tsuchiya and Chiemi Miura, eds., *Interviews with Deepsea Tuna Fishermen in the Southern Ehime Prefecture* [Ehime-ken nanbu ni okeru maguro en’yo gyogyosha eno kikitōri chosa] (GLOCAS Series 1, Unpublished booklet, 2017).

went on fishing expeditions for a few weeks each time.⁹ As Figure 3 shows, from 1954 to 59, the home ports of 142 Japanese tuna ships were located in foreign countries: 56 in Samoa, 16 in Italy, 12 in New Hebrides, 10 in Malaya, 9 in Brazil, 4 in Argentine, 4 in Taiwan, and so on.¹⁰ Although the table does not show the size of ships, many of them were probably small boats “loaned” to foreign bases similar to the cases in the above interviews. This was a new phenomenon in the postwar era. Small vessels in the remote towns such as in Ehime and Kochi participated in the international tuna business because the industry expanded so dramatically and people came to know that it was more profitable than coastal fishing.

The kind of tuna landed on these bases were mostly albacores, white-meat species suitable for canning, as testified in the above interview. They were largely for export, as they were not sold at a good price in Japanese markets. Van Camp, a California company which had built a cannery on American Samoa, was one of the first companies that produced canned tuna with albacores, and was famous for the “Chicken-of-the-Sea” brand. In the prewar era, the company had largely relied on Japanese-American fishermen in San Pedro, California. The Japanese American community was completely destroyed because of the wartime internment, and the company turned to Japanese companies in the postwar years.¹¹

⁹ Interviews with Mr. Fujiwara, August 1, 2017, in Yuka Tsuchiya and Chiemi Miura, eds., *Interviews with Deepsea Tuna Fishermen in Muroto, Kochi Prefecture* [Kochi-ken Muroto-shi ni okeru maguro en'yo gyogyo kankeisha eno kikitori chosa] (GLOCAS Series 3, Unpublished booklet, 2019).

¹⁰ The table was prepared from the U.S. Department of the Interior, Fish and Wildlife Service, *Japanese Fisheries Based in Overseas Areas* (May 1959), translation in Japanese by Reito-maguro Yushutsu Suisangyo Kumiai, pp. 8-9, in Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs of Japan, E'2.3.1.20_1.

¹¹ For more about Van Camp and Japanese American tuna fishermen, see Yuka Tsuchiya, “U.S.-Japan Relations through Tuna Fishing and Canneries: The Trade Conflict of the 1950s-60s, Nuclear Tests, and Continuity from the Prewar Era,” *Chushikoku American Studies*, vol. 8 (2017). Japanese language.

Figure 3. Tuna Ships Based in Foreign Ports (1954-59)

Country/Region	Number of Ships
Argentine	4
Brazil	9
Cambodia	2
Ceylon	2
Chile	2
Columbia	1
Cuba	1
Haiti	3
India	1
Indonesia	2
Iran	1
Israel	3
Italy	16
Malaya	10
Morocco	1
New Hebrides	12
Panama	1
Philippines	6
Samoa	56
Sarawak	2
Taiwan	4
Trinidad	1
Venezuela	2

Tuna fisheries in overseas bases, mostly targeting albacores for export, were in stark contrast with the overseas fishing expeditions by medium-sized, independent tuna ships mostly targeting bluefins and bigeyes for the Japanese markets. This latter type of fisheries will be discussed in greater details in Section 4.

2. Mothership-type fishery

The Japanese government had already tested the mothership-type fishery in the 1930's. However, this type of fishery fully took off in the post-Second World War years, with motherships as large as 10,000 tons, each accompanied by four to five tuna boats. The postwar mothership-type fishery started in 1950, during the Allied Occupation. It first operated in the Pacific water around former Japanese mandate islands (present-day Micronesia), and eventually advanced into the Indian Ocean and the Atlantic Ocean. Small boats followed behind the mothership, and received fuel, food, and other essentials for the crew. Similar to the case of overseas bases, small-boat owners “loaned” their boats and crew for this type of operation. The crew never

got on board the mother ship except during the storm, living and working on the small ship all the time.

In 1957, a new type of mothership was introduced, equipped with small boats on board. The boats were unloaded once the mothership arrived at the fishing ground. The first among this kind of mothership was *Kuroshio-maru* No. 21 (1,913 tons) operated by *Nichiro*, an Imperial Japanese company for *hokuyo* fisheries established in 1906 by politicians/businessmen Seiroku Tsutsumi and Tsunejiro Hiratsuka. It was equipped with six small tuna boats on board. One of the interviewees in Ehime Prefecture, Mr. Takeda, was on this very ship in 1957. He was only seventeen years old, and during the expedition, he suffered from appendicitis. The ship dropped him off at Singapore, and he was hospitalized there for an operation. Even in 2014, he clearly remembered how lonely and helpless

he felt.¹² Another interviewee in Ehime Prefecture, Mr. Onmayashiki, got on board a *Nichiro* mothership a few years later. His memory was very clear to the details. The mothership operated for six months in the Indian Ocean, and returned to *Nichiro*'s Yokosuka base. The ship carried six 17-ton small vessels. Eleven fishermen got on each vessel, and other crew members of the mother ship were the captain, mechanics, and a cook. They fished every single day from 4 am during the six month-operation, and slept only 3-4 hours a day. He repeated two such expeditions to the Indian Ocean, and on his third expedition, the mothership navigated to the Atlantic Ocean via Panama Canal (and this part of the interview overlaps with the next category: Atlantic Fishery). This expedition lasted 18 months, during which they replenished food and water at Dakar, Senegal. Their unloaded tuna mostly in Canary Island, where *Mitsubishi* Trading Company brokered tuna. From the fourth expedition, which was probably in the late 1960s or early 70s, the crew flew back to Japan via Copenhagen and Anchorage, and only the mothership, full of frozen tuna, navigated back to Japan.¹³ A combination of *Nichiro* and *Mitsubishi* reminds us of a strong continuity from the Imperial era.

Since *Kuroshio-maru*'s expeditions were successful, other companies followed suit. However, following a peak in 1964-65, the number of motherships began to decline, ultimately settling down at twenty-eight in 1973. According to the 1973 data, only four prefectures (Tokyo, Kanagawa, Shizuoka, and Mie), accommodated this type of mothership. The number of registered crew was 813 in Kanagawa, 282 in Mie, 241 in Shizuoka, and 96 in Tokyo.¹⁴ The overwhelming concentration in a few cities (which accommodated tuna landing ports) indicates that only large companies could build motherships because the construction cost was very high.

3. Atlantic Fisheries

It was known in Japan from the prewar period that there were several tuna-consuming countries on the Atlantic coast, and that Norwegian and Spanish fishermen, in particular, caught tuna. However, it was in the 1950s that Japanese tuna ships began to operate in the Atlantic Ocean. In 1955, the Chiba Prefectural Government concluded an agreement of technical cooperation with a Venezuelan cannery, and sent a 408-ton tuna ship for test-fishing in the Caribbean. Next, *Kaiko-maru* No. 13 (352-tons), which was based in a Chilean port, navigated to the Atlantic upon the request of the Brazilian government. The ship operated off the coast of the Amazon River and landed tuna in Recife, Brazil, in 1956. Moreover, from October 1956 to November 1957, *Sagami-maru* (700 tons), a test ship owned by Kanagawa Prefecture, carried out a series of test-fishing in the Atlantic, unloading the catch in Brazil and Italy. The Japanese Fisheries Agency also concluded an agreement with the Brazilian

¹² Interview with Mr. Takeda, June 29, 2014, in Tsuchiya and Miura (2017).

¹³ Mr. Onmayashiki, June 29, 2014, in Tsuchiya and Miura (2017).

¹⁴ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, p. 112.

government and sent *Toko-maru* (1,112 tons) off the coast of Brazil from December 1956 to June 1957. Until the mid-1960s when the fish price dropped due to over-fishing, the Atlantic tuna fisheries flourished.¹⁵

The tuna ships operating in the Atlantic had home ports in foreign countries, and sold their catch to foreign markets, mostly for canning. In this sense, their operating style resembled the overseas base-type fisheries explained in Section 1. However, unlike overseas base-type fisheries, in which the ships always unloaded their catch at the same bases, the Atlantic tuna ships chose whichever port had highest fish price when they were ready to unload their catch. There were more than ten ports where they landed tuna, including Las Palmas (Canary Islands), Abidjan (Ivory Coast), Tema (Ghana), Freetown (Sierra Leone), and Port of Spain (Trinidad). From these ports, frozen tuna was exported to the U.S., Italy, and Yugoslavia.¹⁶

As my interviewee in the previous section testified that he was on board a *Nichiro* mothership and unloaded tuna on the Canary Island, some of the tuna ships operating on the Atlantic Ocean were motherships, while others were not. One interviewee from Ehime Prefecture, Mr. Matsuda, was an engineer of a non-mothership type tuna vessel operating in the Atlantic, and his story reveals the degree to which Japanese companies were committed to the Atlantic tuna fisheries. He experienced one expedition to Madagascar, the Atlantic coast of Africa on a *Nissui* ship—another Imperial fishing company originally established in 1911—and upon returning to Japan, he was offered a work at *Nissui*'s joint venture company in Mar del Plata, Argentine. Tuna fishermen, including engineers and radio operators, generally work on the one-expedition-contract basis, so he could have declined the offer. However, he was in his mid-twenties and full of ambitions. His father had died young and he had supported his family as a fisherman since he was fifteen. Not even finishing high school, working in a foreign country as a ship's engineer sounded like a dream job to him. So, he accepted the job offer, and ended up staying in Argentine for seven years. He was on board a *Nissui* tuna vessel based in Mar del Plata which targeted albacores. It was not exactly the same as the overseas base operation introduced in the previous section because it was an Argentine-Japan joint venture company. He first lived in a company-owned apartment, but later shared the second floor of a local beauty salon with a few friends, including a Japanese immigrant who had emigrated before the war. In 1961 he temporarily returned to Japan to renew his visa (and also to have a quick wedding with a young woman his relatives have chosen), and on that occasion, he was asked to oversee the finishing phase of construction of two tuna ships ordered by the Argentinean government. In those days, there were several ship-building companies specializing in tuna vessels, and their products were on high demands not only in Japan but also in foreign countries. Often in the final stage of tuna ship-building, experienced tuna fishermen

¹⁵ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, pp. 79, 113.

¹⁶ Hoshi, *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries*, pp. 79, 113.

were invited to make sure that the vessels were efficient and user-friendly. When the ships were completed, he got on board one of them and navigated to South Africa. There were excellent tuna fishing grounds off Cape Town, and there the crew met with the Argentinean “Minister of Fisheries” (“Dr. Cortini” according to Mr. Matsuda) and conducted test-fishing. Thereafter they navigated together to Argentine, where Mr. Matsuda stayed for another three years.¹⁷

Mr. Matsuda’s story symbolized the opportunities tuna fisheries opened up for ambitious young men from remote villages with little educational and financial resources. When Japan was standing at the threshold of “economic miracle,” tuna fisheries were one of the few professions in which these resourceless young men could achieve economic success and self-esteem through their own efforts and perseverance. Mr. Matsuda told me that his uncle, who was head of the village post office, received a monthly salary of 8,000 yen, when he received 70,000 yen a month. As a result, many young men from his village went on board tuna ships, and some of them, like Mr. Matsuda, acquired a ship engineer’s license. The village master even invited lecturers from big cities and established a temporary school for the engineer’s license. Even today, there are so many retired ship engineers and captains in Mr. Matsuda’s village.¹⁸ While fishermen from remote villages were exploited in the structure of fishing business continuing from the Imperial era, they were in turn exploiting it to cultivate their future, and they were rewarded in the form of economic success and social status.

4. Overseas Expansion of Medium-sized Tuna Ships by Independent Owners

The previous three sections have explained only one side of the postwar overseas expansion of Japanese tuna fisheries. Only large companies could build motherships over 1,000 tons or own and operate foreign bases. By contrast, as explained above, some small tuna boats were “loaned” and absorbed in large-scale operations in foreign bases or mothership-type fisheries. However, medium-sized tuna ships between 100 and 400 tons owned by independent shipowners also went overseas. This type of fishery could be seen in places like Yaizu in Shizuoka Prefecture and Muroto in Kochi Prefecture, where traditional communal society was strongly surviving from the prewar era.

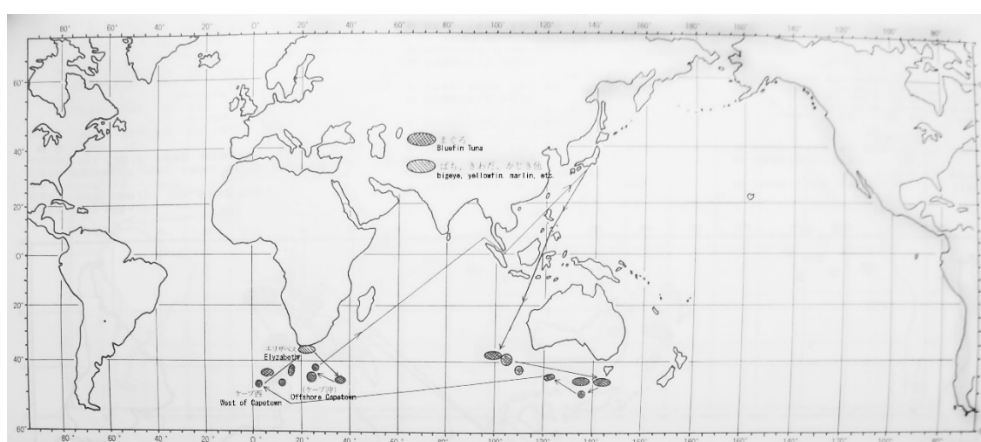
For example, Figure 4 shows a course of a 284-ton tuna ship from Yaizu port during the 451-day expedition (July 11, 1957 to September 4, 1958). This map shows probably the maximum distance to which a ship of this size could navigate. The ship carried out longline fishing operations 255 times before returning to Japan. It navigated all the way to Tasmania off the southern coast of Australia, and operated there until January 1958. The ship then moved across the Indian Ocean to Cape Town, South Africa, where it operated from February to July, before finally heading home. The ship targeted mostly bluefins (*hon-maguro* and *minami-maguro*), but also caught bigeyes, yellowfins, and marlins, all for

¹⁷ Interview with Mr. Matsuda, May 16, 2015, in Tsuchiya and Miura (2017).

¹⁸ Interview with Mr. Matsuda.

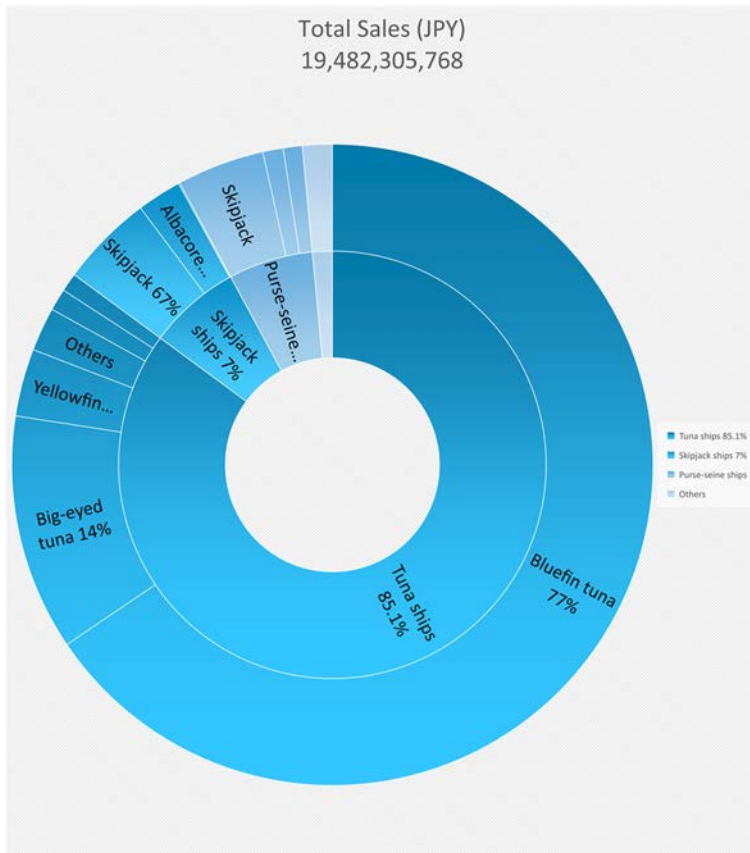
Japanese markets. This type of medium-sized tuna ship could not catch and store a large volume of fish; thus they targeted species that were more profitable in Japanese markets. Bluefins were the most expensive type of tuna in Japanese markets, used mostly for *sashimi* and *sushi*. As Figure 5 shows, in Yaizu port, eighty-five percent of the total sales came from tuna ships, of which seventy-seven percent were bluefins. Albacores, a good source for canning, occupied only a small portion of the total sales. This pattern is completely different from the mothership-type or overseas base-type fisheries, which were overwhelmingly dependent on albacores. These medium-sized tuna ships embarked on the unexplored overseas waters in the postwar period.

Figure 4. Course of a 284-ton Ship from Yaizu, July 1957-September 1958¹⁹



¹⁹ Yaizu Fisheries Cooperative Association, ed., *History of Fisheries in Yaizu: Supplement* [Tsuiho Yaizu gyogyo-shi] (1979), p. 313.

Figure 5. Sales by Fish Species in Yaizu Fisheries Cooperative Association²⁰

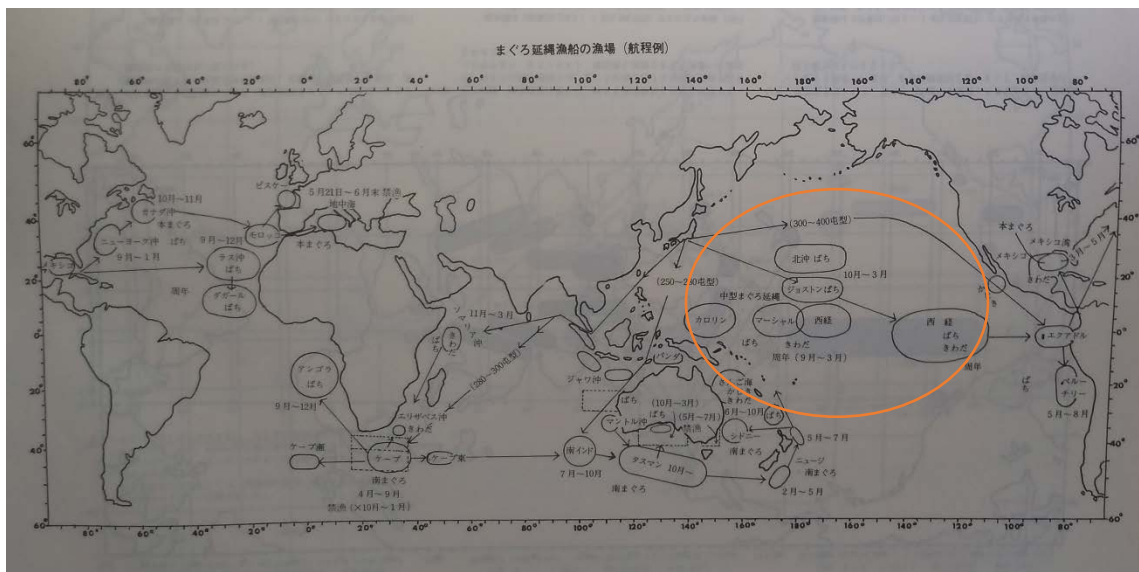


More typically, the 100 to 400-ton tuna ships operated in the Pacific Ocean, especially the area marked in Figure 6. There were good fishing grounds of bigeye and yellow fin tuna near the Marshall Islands and the Johnston Island. However, until the Partial Test Ban Treaty (1963) was enacted in October 1963, these areas coincided with the danger zones of U.S. thermonuclear tests. The 100 to 400 ton-ships could not avoid fishing face to face with the danger of nuclear fallout. It is no accident that the Lucky Dragon No. 5, which was exposed to radioactive fallout in the Bravo nuclear test in March 1954, was a 120-ton tuna ship from Yaizu. Also, dozens of tuna ships from Muroto, Kochi Prefecture, were exposed to radioactive fallout not only in the 1953 test series, but also in the 1956 Operation Redwing and 1958 Operation Hardtack. In 2018, forty-five tuna fishermen and their families from Kochi Prefecture filed a lawsuit at the Kochi Regional Court demanding state compensation for lost opportunities for medical treatment some sixty years prior. They had argued that the government officials failed to disclose records concerning their exposure to radioactive fallout. The case was dismissed and the plaintiffs appealed to the High Court, where the case was again dismissed in December 2019. The High Court, however, expressed sympathy for the

²⁰ *History of Fisheries in Yaizu*, p. 475.

plaintiffs saying that it was “understandable that they demand the same kind of relief that was provided for the Hiroshima and Nagasaki nuclear bomb victims,” and “the possibilities for such relief should be considered” outside of the court.²¹ Some of my interviewees also lost their sons and relatives in cancer or leukemia, but they could never find out the connection between their death and nuclear fallout. It was not easy for them to protest to the government because if they spoke up about nuclear tests and stirred up the fear among consumers, the fish price would drop and their life would be seriously affected. One interviewee, who lost his adopted son for leukemia, also told me that it was fishermen’s temperament to leave behind the memory of bad luck and keep going forward because they always dealt with the ferocity of nature.

Figure 6. Global Tuna Fishing Grounds



The crew of medium-size tuna ships owned by small-scale, independent owners risked their lives in tuna fishing expeditions, while they were also rewarded economically. Although fishermen in Muroto were traditionally engaged in whaling and skipjack fishing, it was only in the postwar era when they participated in such long-distance and long-duration tuna fishing expeditions. Just like those fishermen on larger tuna ships, they were being exploited in the tuna industry, but they were also exploiting it to gain more cash income.

²¹ *Mainichi shinbun* (newspaper), December 13, 2019, February 12, 2020; *Kochi shinbun* (newspaper), December 13, 2019. For more information about nuclear tests and tuna fishermen, see Tsuchiya, Yuka. "Voices of Deepsea Tuna Fishermen in the Japanese Anti-nuclear Test Movement in the 1950s and early 60s," in Elyssa Faison, et al., eds., *Resisting the Nuclear* (forthcoming in 2022). English.

[Originally, I was planning to add a few more sections on the trade and territorial conflicts between U.S., Japan and Latin American countries that the Japanese rapid expansion of tuna fisheries has brought about. However, I have cut them out (tentatively) because (1) such contents do not fit well with the sections thus far written, and (2) I have not completed the overseas research due to the Covid-19. I would like to have editors' and other presenters' opinions on this matter.]

Conclusion

In this paper, the author has tried to bridge the structure of postwar Japanese tuna fisheries and the living experiences of fishermen who were actually working within the structure. The structure in which poor young men from remote villages were exploited in the capitalist system was not dissimilar to the Imperial fisheries such as the crab cannery ship [*kanikosen*] in the interwar years. In fact, some of the large companies which owned tuna ships and ran overseas bases were indeed Imperial Japanese companies which revived in the postwar era. In the postwar years, however, tuna fisheries opened up opportunities for economic success and upward mobility that were not otherwise available to young fishermen. They were rewarded by their efforts and perseverance to a certain degree, and therefore they chose to enter and stay in the industry even if they were exploited and faced with dangers. The postwar world saw a dramatic increase in the consumption of canned tuna, especially in the U.S. As the tuna market expanded, young men in remote villages were newly absorbed into the structure of tuna fisheries. It resembled the relationship between the Imperial metropolis and peripheries, while the speed and scale of absorption was not comparable to the prewar era. Those young men contributed to the expansion of Japanese tuna fisheries, and as a result, to the depletion of marine resources.

Toward the end of the 1950s and into the 1960s, Japanese tuna fisheries expanded their areas of operation to Africa, Europe, and North America. They needed to explore new fishing grounds because of the shrinking fish resource in the traditional fishing grounds, and rivalry with other countries. The Atlantic Ocean in particular emerged as a new, promising fishing ground. Alongside these new transitions, the work and life of individual fishermen also changed dramatically. They stayed in foreign countries for extended periods of time, or they lived in ships anchored in foreign ports. Their navigation time was extended to more than one year, as they unloaded tuna many times at various foreign ports in Africa, Europe, and Latin America. Such changes brought both risks and opportunities to the tuna fishermen.

It probably requires both the birds-eye view and the close-up view to understand such a complicated and multi-dimensional entity as the history of tuna fisheries. Integrating smaller actors such as fishermen can form a more precise picture of the overall structure of tuna fisheries. Since this paper focused on fishermen and the industry, it could not integrate a gender perspective, although the author has also interviewed fishermen's wives. Their stories should also be included to portray a complete picture.

References

- Heé, Nadine. “Negotiating Migratory Tuna: Territorialization of the Oceans, Trans-war Knowledge and Fisheries Diplomacy,” *Diplomatic History*, vol. 44, no. 3 (2020): 413-427.
- Hoshi, Toshio, ed. *Everything about Skipjack and Tuna Fisheries* [Katsuo maguro gyogyo no subete]. Domei Tsushin-sha, 1974.
- Nakai, Akira, ed. *Overview of the Overseas Fisheries Joint Ventures* [Kaigai gyogyo goben jigyo no gaikan]. Tokyo: Kaigai Gyogyo Kyoryoku Zaidan, 1995.
- Schuman, Rachel A. “Tuna Dreams: Resource Nationalism and the Pacific Islands’ Tuna Industry,” *Development and Change*, vol. 29, no. 1 (1998): 107-136
- Smith, Roger. *Japan’s International Fisheries Policy: Law, Diplomacy and Politics Governing Resource Security* (Routledge, 2014).
- Tsuchiya, Yuka and Miura, Chiemi, eds. *Interviews with Deepsea Tuna Fishermen in the Southern Part of Ehime Prefecture* [Ehime-ken nanbu ni okeru maguro en’yo gyogyosha eno kikitōri chosa]. GLOCAS Series 1, Unpublished booklet, 2017.
- Tsuchiya Yuka. “U.S.-Japan Relations through Tuna Fishing and Canneries : The Trade Conflict of the 1950s-60s, Nuclear Tests, and Continuity from the Prewar Era,” *Chushikoku American Studies*, vol. 8 (2017).
- Tsuchiya, Yuka and Miura, Chiemi, eds. *Interviews with Deepsea Tuna Fishermen in Muroto, Kochi Prefecture* [Kochi-ken Muroto-shi ni okeru maguro en’yo gyogyo kankeisha eno kikitōri chosa]. GLOCAS Series 3, Unpublished booklet, 2019.
- Yaizu Fisheries Cooperative Association, ed. *History of Fisheries in Yaizu: Supplement* [Tsuiho Yaizu gyogyo-shi] . 1979.

IV. 植民地期の朝鮮における竹中缶詰製造所の展開——濟州島・羅州・鬱陵島を中心に (河原典史)

1. 朝鮮における水産加工業と缶詰製造業

近代日本における漁業では漁場の拡大と、それを担った漁具の改良や制度の改正が行なわれた。特に、漁場の拡大については、近代日本の国家体制と密接に関わっていたことは重要である。その場合、流通、保存とくに水産加工業と密接に関わるという漁業の生業的特徴も見のがせない。

朝鮮総督府学務局社会課『工場及鑛山に於ける労働状況調査』¹は、1920年代初頭における朝鮮の水産加工業について、道・業種・民族別の労働者数が調査・報告されている。缶詰、魚肥、魚油・油脂、海塩、および塩蔵・塩干・煮干品などのその他の水産加工品に分類した場合、最も労働者が多いのは魚肥製造業で、全体の80%を超える。そして、缶詰製造業、その他の水産加工業がこれに次ぐ。製品別の労働者をみると、地域性だけでなく民族構成にも興味深い点が見いだせる。魚肥については、江原道では朝鮮人が多いものの、それに関する労働者の卓越する咸鏡南道では7割強が内地人である。労働者数は少ないが、魚油・油脂についても、内地人の占める割合は高い。一方、缶詰製造業の労働者については朝鮮人がほとんどであり、内地人との比率に地域性もみとめられない。

次に、魚肥については労働者数が10~30人以下の小規模工場と、1,000人以上の大規模工場とからなる。前者は江原道、後者は咸鏡南道にあったことが把握できる。それに対し、缶詰をみると10~30人以下の小規模工場が3軒、50~300人以下の中規模工場が6軒を数える。これらの2種類に比べて、魚油・油脂、製塩、その他の水産加工品の工場規模は、やや小さい。また、魚油・油脂製造業と海塩の労働者は男性だけであるが、魚肥についても約97%が男性によって占められている。年齢については、三者とも16歳以上が大多数である。次に男性の占める比率が高い業種はその他の水産加工品で、これは73%を示し、やはり16歳以上の労働者だけからなる。一方、缶詰については対照的な労働力構成を示す。男女比が逆転し、男性の比率は全体の30%に満たない。年齢については15歳未満の労働者も確認できるのである。

つまり、缶詰製造業については、小・中規模の工場において朝鮮人女性が従事していた²。当時の同業では、空缶が内地から移送され、内容物を詰めた後に簡単な圧縮機で密封する程度にとどまっていた。つまり、手工業的なレベルに留まっていたことから、年少の女性が雇用対象とされたのであろう。そして、とくに南岸では裸潜漁業や潜水器漁業によって採取さ

¹ 朝鮮総督府学務局社会課『工場及鑛山に於ける労働状況調査』（朝鮮総督府学務局社会課、1933年）

² 河合和男・尹 明憲『植民地期の朝鮮工業』（未来社、1991年）

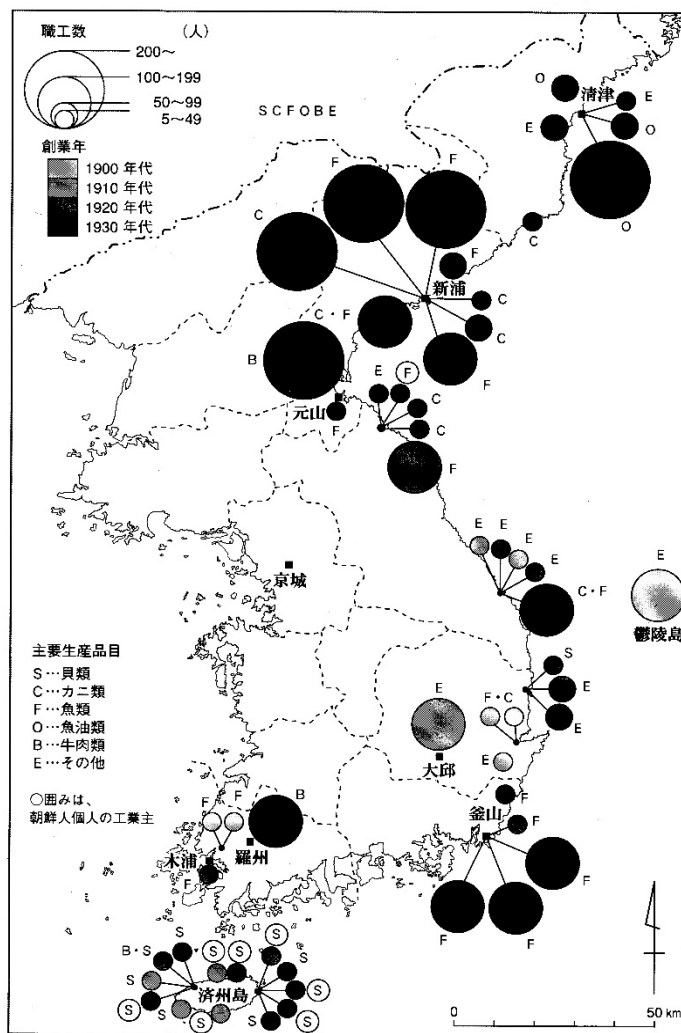
れたアワビ・サザエなどの貝類
缶詰が選ばれたのである。

2. 『朝鮮工場名簿』からみた缶 詰製造業

『朝鮮工場名簿』³によれば、
朝鮮で最初の缶詰工場は、
1899年に全羅南道務安郡黒山
面で創業した丸一組缶詰工場
である。菊池篤四郎なる人物が
経営するこの工場では、おもに
ウナギ缶詰が製造されていた。
続いて、1906年には同郡石谷
面でウナギ缶詰工場が創業を
みている。その後、1910年ま
では江原道と慶尚北道に各1
軒ずつの創業が確認できる(第
1図)⁴。

日韓併合期の1910年代で
は、6軒の缶詰工場が創業され
るものの、それは江原道以南の
東岸に限られている。ただし、
半島部ではサバ・カニ類が主要
産品であるのに対し、1912年
に全羅南道済州島翰林面で創
業された石本缶詰工場では、サ
ザエ缶詰が製造されたのである。

1920年代になると缶詰工場の創業が17軒を数え、その半数にあたる9軒は済州島でみられた。江原道や慶尚北道で生産された缶詰品目は不明であるが、竹中新太郎缶詰工場を除けば、済州島ではすべてサザエが主要産品となっている。ただし、『朝鮮工場名簿』に「肉貝類」と記載されているように、竹中工場がサザエ、アワビやサバなどの魚貝類だけでなく、野菜類缶詰も製造する総合的な缶詰工場であったことは



第1図 植民地期朝鮮の缶詰工場(1940年)

出典：河原(脚注4)

資料：朝鮮総督府殖産局『朝鮮工場名簿』1941

³ 朝鮮総督府殖産局(1941)『朝鮮工場名簿』、(船橋治編『編集復刻版 旧外地「工場名簿」修正 朝鮮編1~5』不二出版、2012年)。

⁴ 河原典史「植民地期の朝鮮における水産加工業」、(中西僚太郎・山根拓編著『近代日本の地域形成—歴史地理学からのアプローチ』海青社、2007年)

後述する。ただし、同島の工場は、職工数も 50 人以下の小規模なものばかりであった（第 1 図）。

その後、缶詰工場の創業はさらに増加し、1930 年代になると半島東岸を中心に、ほぼ朝鮮全域に及んだ。威鏡北道・南道や江原道での創業が多く、カニやイワシなど、これまで原料として活用されてこなかったものも素材に選ばれている。なお、前者を素材とする工場の規模は小さく、後者は 200 人以上の職工からなる大規模工場も多かった。なお、同期には全羅南道での創業数は必ずしも多くなく、済州島では 1920 年代以前に創業された工場のなかには、廃業するものも散見された。

済州島での缶詰生産がサザエ・アワビに特化する理由として、生業としての裸潜漁業（李 2002）、そして日本人が持ち込んだ潜水器漁業との関連性は看過できない⁵。1921 年に翰林面と大静面で創業された太田缶詰工場の経営者・太田美之吉は、日本から最初に朝鮮半島南岸に大分県佐賀関から出漁した仲家太郎吉と橋本権太郎と同郷であった⁶。また、本格的に潜水器漁業を展開した山口県萩出身の吉村與三郎の操業地であった加波島・楸子島付近に近接する済州島南西部と北西部、その後に入参した長崎県宇久島神浦出身の三宅道次郎の根拠地であった東部に缶詰工場が多い⁷ことから、潜水器漁業と貝類缶詰製造業との関わりは、決して小さくない。

3. 竹中缶詰会社の創業と朝鮮分工場の設立

1847（弘化 4）年に竹本吉五郎の次男として京都市南郊に生まれた新次郎は、独立して竹中家を創出した。新次郎の長男として 1865（慶応 1）年に生まれた仙太郎は、1908（明治 41）年に京都市祇園において、高級食材店「八百伊」を開業した。筍の水煮、グリーンピースの瓶詰や牛肉の大和煮などを開発した仙太郎は、祇園の茶屋を顧客として事業を発展させた。

1922（大正 11）年、事業拡大にともない原料の輸送の利便性と広い用地を求めて、竹中缶詰製造所は京都市南郊の紀伊郡深草町（現在の京都市伏見区）で本格的な牛肉・グリーンピ

⁵ 姜 京希『済州・加波島における社会変化と宗教に関する一考察』（済州島 9、2004 年）。

⁶ 佐賀関町『佐賀関町史』（佐賀関町史編集委員会編、1970 年）。

⁷ ①河原典史「植民地期の済州島における日本人漁民の活動」（青丘学術論集 19、2001 年）110-128。②河原典史「植民地期の韓国済州島における日本人経営の缶詰製造業—竹中缶詰製造所の済州分工場を中心に—」（高木正朗編著『空間と移動の歴史地理』立命館大学地域情報センター、2001 年）205-238 頁。③河原典史「植民地期の済州島における水産加工業と人々の移動」（済州島 10、2006 年）25-33 頁。④河原典史「植民地期の朝鮮・済州島城山浦における日本人の活動」、平岡昭利編著『離島研究 III』（海青社、2007 年）36-45 頁。



写真1 竹中缶詰製造所濟州島工場の遠景
竹中家所蔵資料

ース缶詰製造業を開始する。1896（明治29）年に当地に第38連隊の兵営が決定後、さまざまな軍事施設が周辺に立地するようになった。1907（明治40）年に第16師団の設置が決定すると、当地周辺には師団司令部をはじめ兵器支廠、練兵場、砲兵営、輜重兵営、騎兵営、衛戍病院、歩兵営や射撃場などが集積した。これらに隣接する竹中缶詰会社は軍需工業演習管理工場としての役割を担うことになったのである。やがて、1929（昭和14）年3月、煙害問題から工場は輜重兵営の隣接地に移転した⁸。

朝鮮における畜牛による計画的な食料増産と販路の安定を目指した朝鮮総督府は、繁殖力のなくなった老廃牛の処理とその活用を計画した。そこで、すでに京都での実績があり、軍部とも密接な竹中缶詰会社が濟州島へ赴き、北西部の翁浦里に濟州工場を操業したのである⁹（写真1）。総督府や全羅南道を中心とする国家・行政だけでなく、商社などとも連携

⁸ 当地には、師団の馬糞や京都専売支局の煙草屑などを活用した京都人造肥料会社が1901（明治44）年に創設されたものの、その後に閉鎖されていたらしい。なお、1957（昭和32）年に閉鎖した工場跡地は大手製菓工場へ売却後、現在では大型マンションが建設され、隣接した旧社長宅は後継者が経営する料亭へと変わっている。同時に竹中缶詰会社は、戦時中に海軍施設として利用された京都府宮津市において海産物缶詰工場を開業し、現在でも営業を続けている。

⁹ 第二次世界大戦後、釜山の事業家によって、かつての竹中罐詰製造所は燃料用アルコールの製造所として利用された。1964（昭和32）年頃にはミカン罐詰工場、1975（昭和50）年頃から畜協組合が管轄する精肉工場へ転用された後、1982（昭和57）年からは自動車整備工場として跡地は利用されている。当時の事務所は倉庫、工場棟や屠殺舎は作業場な

第1表 竹中仙太郎をめぐる重要人物

	氏名	職業・役職	備考
発起人総代	田口貞恵	濟州島島司	
	道田金松	朝鮮汽船・大西丸船長	
	大村隆行	竹中缶詰製造所・支配人	早稲田大学卒業前・和歌山市役所
発起人	前田善次	京城府長官	
	田中半治	元・濟州島島司	
	横山雲正	釜山天晴地明会会長	
	及川正人	濟州島警察署長	のち羅州警察警部
	田中貞亮	翰林郵便局長	
	伊藤三郎	竹中缶詰製造所・濟州分工場長	東京高商(現・一橋大学)卒業 成木商店バリ支店会計課長
	立野角之助	濟州島畜産課技師	
	澤崎文夫	—	
大阪在住者	吉野豊	—	
	松下善四郎	松下商店三代目社長	
	岩井清七	松下商店専務	
	野口定次郎	松下商店重役	
	松下善一	松下商店重役	
	岩井感吾	松下商店	
	今井重光	—	
京都在住者	石井一之助	果物商・八百文代表 京都果物協合理事	竹中仙太郎の娘婿
	辻恒三	京菓子商・船はしや代表	竹中仙太郎の娘婿
	川崎治郎吉	宇治茶商・松鶴園茶舗代表	
	竹本金次郎		親族
	関谷利三郎		親族
	岸田義信	—	
小林新之助	—		

注:—は不明 竹中家所蔵資料「故竹中翁頌徳碑建立躰金者芳名」より作成

師・立野角之助などの重鎮が並ぶ(第1表)。

なかでも翰林郵便局長・田中貞亮との関係は興味深い。1874(明治7)年、三重県度会郡南海村相賀浦に生まれた田中は、三重県尋常師範学校卒業の1908(明治41)年に、朝鮮に渡って肥料製造業・輸出業に従事した。彼の出身地である南勢地方は、カツオ漁業や水産加工業、とくに海草から抽出するヨード製造業が盛んであり、その関係で渡鮮した可能性がある。1923(大正12)年朝鮮総督府郵便所長に、1935(昭和10)年頃、濟州島翰林郵便局になる。1936(昭和11)年に相賀浦に竹中缶詰製造所南海工場が設立されたことは、田中とのネットワークによるものだろう¹¹。日本に眼を移すと、大阪では松下商店の関係者が並ぶ。

した。竹中缶詰製造所の展開やネットワークは、朝鮮各地の地方新聞記事、業務報告書や古写真など、竹中家所蔵資料(竹中家コレクション)から紐解くことができる。1923(大正12)年から1928(昭和3)年にかけてのことである¹⁰。分工場では翁浦里や飛揚島などの海女が採取したアワビやサザエ、さらに林兼商店(後のマルハ)と提携してサバやイワシなどの魚類を原料にした水産物缶詰にも着手した。

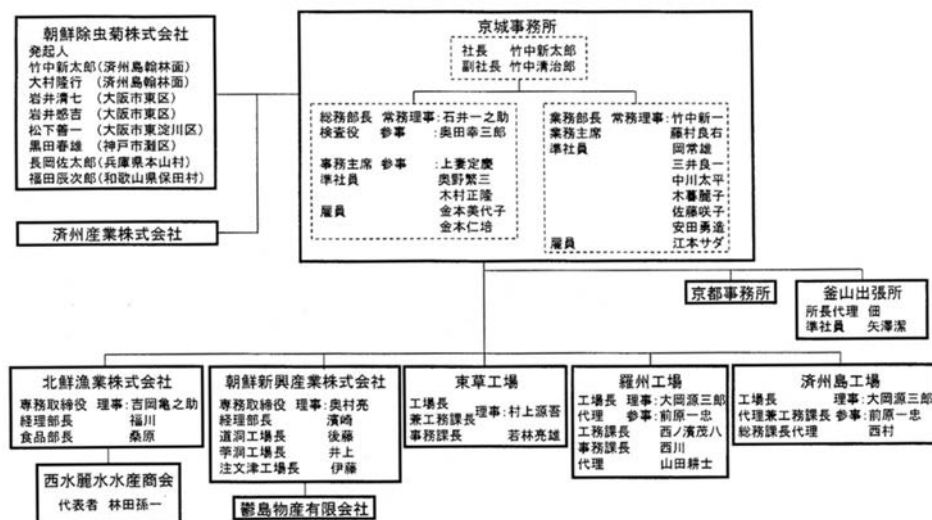
とりわけ、1932年(昭和7)年9月9日の故・竹中仙太郎三回忌法要時に撮影された映像資料に映る「故竹中翁頌徳碑建立躰金者芳名」には、発起人総代として濟州島島司・田口貞恵のほか、朝鮮汽船社長・道田金松、濟州島警察署長・及川正人、濟州島畜産課技

どに転用され、そのシンボリック的存在であった煙突も残存している。煙突には「京都市川端」と建造された工場所在地を示すプレートが今も留められている。ただし、1988年と1997年の二度に渡る改築のため、仙太郎・新太郎ら竹中が生活を送った社長宅は、わずかながらの門柱と階段を残すにすぎない。庭にあった京都市祇園から移設した屋敷神の祠も、その姿を消している。

¹⁰ 河原前掲論文7-①・②。

¹¹ ①阿部薫編『朝鮮功労者銘鑑』(1935年)(高橋義夫編『朝鮮人名資料事典 第4~6巻』、日本図書センター、2002年)。②商工省大臣官房統計課 編『全国工場通覧』(日刊工業新聞社、1928年)(後藤靖・下谷政弘解題『全国工場通覧』昭和16年版③、

現在の伊藤忠食品へ繋がるこの商社は竹中缶詰製造所で生産された商品の輸出入や販売を行っていた。一方、京都では、仙太郎の娘婿にあたる食品加工業者や親族が並ぶ¹²。



第2図 株式会社竹中缶詰製造所の組織図

出典：河原（脚注4）

資料：竹中家所蔵資料「昭和十五年朝鮮除虫菊株式会社定款」、「昭和拾八年壹月四日重役機構組織改組及重役任免ニ関スル示達」

また、1930・33（昭和15・18）年における竹中缶詰製造所の組織図からは、大阪・神戸方面の総合商社や薬品会社からの役員も散見される（第2図）。同製造所はその販売だけでなく、缶詰材料としての農作物、さらに軍需利用された除虫菊栽培にまで関わっていた。これらのネットワークの構築には、大学の同窓組織との関わりも見逃せない。発起人総代のひとりである大村隆行は、竹中缶詰製造所の発展に欠かせない人物である（第1表）。早稲田大学野球部で活躍後、和歌山市役所を経て竹中缶詰製造所に入社した彼は、全羅南道知事・矢島杉造とは大学野球部のチームメイトであった。この縁を活かし、竹中缶詰製造所の朝鮮展開への足がかりをつかんだのである。

4. 羅州での事業展開

第二次世界大戦下で統制経済制度が敷かれると、竹中缶詰会社京都工場の操業は必ずしも芳しくなかった。それに対し、済州島だけでなく、朝鮮半島部においても事業は拡大された。1937（昭和12）年に全羅南道・羅州に缶詰工場、1938（昭和13）年頃には京城（ソウル）南大門に事務所、1940（昭和15）年頃に釜山に出張所、1943（昭和18）年に東草など、朝鮮各地に工場・事務所が開設された（第2図）。

1993年）第2集第13巻。

¹² 第1表の詳細な考察は、別稿を用意している。

先述した『朝鮮工場名簿』によれば、羅州邑黄金町にある羅州工場は、主要品目は肉蔬菜類缶詰、100～199人の職工を配する比較的大規模な工場であった(第1図)。朝鮮半島南西部の港湾都市・木浦と結ぶ栄山江の上流に位置する羅州は、河川交通の集散地・栄山浦に近接する。そこは、肉牛市場の中心地であるとともに、内地から移植された梨の産地であった。牛肉処理との関係から城壁の外回りの羅州川沿岸に工場の建設場所が選ばれた¹³(写真2)。

ここに、竹中缶詰製造所が工場を建設した経過は、竹中家所蔵資料を精査すると次のようになる。1913(大正2)年に、朝鮮鉄道・湖南線が開通し、羅州とその周辺の物流はより活発になった。1933(昭和8)年夏、朝鮮総督府総監・宇垣一成が光州を訪問し、羅州での黄桃缶詰製造を竹中缶詰製造所に打診した。1934(昭和9)年7月には、東接する松汀里との調整の結果、羅州に缶詰工場の設立が決定した。羅州の東端が選ばれた理由は、東接する農村・松汀里からの原料、そして製品を移出する羅州駅への近接性である。駅と工場との結節のために新しい道路の建設が地籍資料の地図化によって明らかとなる¹⁴。同時に水害による被害農家の救済として、漬物工場の併設も計画された。その原料として、竹中缶詰製造所と農家との間で、大根やエンドウ豆の栽培契約が結ばれた。

1935(昭和10)年2月、工場の建設が着工された。続いて、4月に農家と黄桃の栽培も契約された。しかし、5月に工場の操業が開始されたものの、6月になっても原料のエンドウ豆が収穫できなかった。実は、農家が配布された原料となるはずのエンドウ豆を食べてしまったという。そのため、8月には操業が一時中止された。ようやく1936年(昭和11)11月、黄桃などの栽培契約とともに工場の操業が再開された。

¹³ 2010年5月時点で煙突は2本みえるが、缶詰工場ではなくそれぞれ倉庫と農業資材店らしい。2017年10月時点で、北側の建物は家電家具のディスカウントショップになっている。ハンピルオン著・萩原恵美訳『韓国 古い町の路地を歩く』三一書房、2018年、279頁。

¹⁴ 羅州郡役場所蔵の地籍資料により復原済みである。羅州工場について各種新聞記事をはじめとする竹中家所蔵資料を活用して、別稿で論じたい。



写真2 竹中缶詰製造所羅州工場跡
2003年 河原撮影

5. 鬱陵島での展開——今後の課題とともに

第2図には、『朝鮮工場名簿』で確認できる羅州工場、竹中家ならびに竹中缶詰製造所に勤務していた複数の関係者から確認できる東草工場¹⁵のほか、いくつかの工場が記載されて



写真3 独島展望台から望む鬱陵島道洞港
—中央に「く」の字の形をした建物が朝鮮興産業株式会社の道洞工場跡—
2016年 河原撮影

¹⁵ 竹中家所蔵資料には、済州島、東草、羅州工場や京城事務所の古写真が残されている。別稿で論じたい。

いる。そのなかで、朝鮮新興産業株式会社として組織された缶詰工場として、鬱陵島における道洞と、その北側に位置する芋洞の工場がある。1930（昭和5）年以降の『朝鮮工場名簿』を時系列的に精査すると、道洞工場は1907（明治40）年5月に奥村缶詰工場として開業している。1940（昭和15）年になると、それは朝鮮新興株式会社の鬱陵島工場として記録され、代表者として竹中新太郎の名前が記されている。『全国工場通覧』（昭和16年版）によれば、鳥取県米子の奥村平太郎は1907（明治40）年5月に鬱陵島南面道洞（現・鬱陵邑）に奥村缶詰工場を設立している。半島部からの船舶が到着する鬱陵島の玄関港にあたる道洞工場が、奥村缶詰工場の中心であったにちがいない（写真3・4）。そして最終的に、この缶詰工場は、竹中缶詰製造所に統合されたのである。

なお、鬱陵島役場に残る日本植民地期に作成された土地台帳には、次の記録がある。島南西部に位置する台霧洞634-1番地の地目は、1913（大正2）年7月1日には雑種地であり、そこは内田喜代松なる人物が所有していた。やがて、1918（大正7）年8月2日の浜忠市を経て1936（昭和11）年10月19日には奥村平太郎、さらに1939（昭和14）年5月18日には奥村亮へ所有権が移転している。そして、1941（昭和16）年1月18日には朝鮮興産業株式会社へ所有権が移っている¹⁶。

今後は、竹中缶詰製造所の設置にともなう地域形成をめぐる具体的な検討を重ねたい。港

¹⁶ 『全国工場通覧』（脚注10-②）によれば、1936（昭和11）年に竹中缶詰製造所は島根県周吉郡西郷町（現・隠岐の島町）に缶詰工場を設立している。代表者が森川秀之助と記されたこの工場も、経済制裁による合併と思われる。この経緯についても別稿で論じたい。



写真4 朝鮮興産業株式会社の道洞工場跡
—2010年頃に工場跡は立体駐車場が建設された—
2016年 河原撮影



写真5 朝鮮興産業株式会社の台霞洞工場跡
—中央の3階建て茶色の建物の場所に缶詰工場があった—
2016年 河原撮影

湾・道路・発電や付属施設の整備をはじめ、缶詰の材料となる農地の開発も視野に入れなければならない。そして、人口構成、特に年少女性の増加、製造業や農産物をめぐる産業構成の変化を考察する。それらによって、人的ネットワークによる企業展開から地域形成と歴史地理学的な研究が進展するのである。

【参考文献】

朝鮮総督府殖産局『朝鮮工場名簿』、1941年。

李 善愛『海を越える済州島の海女—海の資源をめぐる女のたたかい—』明石書店、2001年。

V. 魚丸缶詰業を新興せよ——戦前期台湾のサメ資源利用から考える（林淑美）

はじめに——フカヒレをめぐる現代台湾の問題とサメ資源利用の歴史

1990年代、動物保護団体による活動によって、台湾はある出来事で世界の注目を集めた。中国語の「割鰭棄身」、すなわち、漁師がサメを捕獲した後、高級食材として価値の高い鰭（ひれ）のみを切り取り、鰭がなくなった、生きたままのサメを海中に投棄するという残酷性を批判されたのである。当初、サメ漁に従事していた漁民は反発したが、2000年代以降には、さらに強い批判にさらされた。

2003年（民国92）11月26日『中央日報』掲載の「台湾漁船獵鯊割鰭、被控東亞惡首（台湾漁船によるサメ捕獲と鰭の切り取り、東アジアで最も悪質）」という記事では、鰭を切り取られ、泳げなくなったまま海中に沈んだ哀れなサメの写真を掲載するとともに、環境保護団体 Wild Aid の顧問 Susie Watis が、台湾のほか、中国・香港・シンガポール・インドネシアなどを名指ししながら批判した。2000年の世界におけるサメ類漁獲量は図1¹のとおり、インドネシアが第1位、台湾は第5位、日本は第7位となっている。南シナ海・太平洋に面している台湾は、主要なサメ漁獲国であるといつて過言ではない。



こうした批判に対し、台湾の行政機関である漁業署は次のように反駁する。台湾のサメ資源の使用と加工は相当に徹底されており、「割鰭棄身」などという行為はすでに過去のものとなり、現在は「全魚利用」、つまり肉・皮・鰭・胃腸・骨、さらに歯までもが包括的に利

¹ 篠原秀一「香港におけるフカヒレ集散の局地性と多様性」（『秋田地理』23号、2003年）14頁から作成。

用され、まったく資源の浪費などしてはいない、と²。

そしてフカヒレを食べないよう呼びかけが行われるなど、民間でもさまざまな動きが見られたほか、2012年には漁業署が「鯊魚鰭不離身(フカヒレと身は一体として出荷すべき)」(1月公布、翌年7月発効)などの規定を設けて対応した。17年には台湾の民間団体・環境資訊中心が「台湾的鯊魚困局、不吃魚翅³就解決了嗎?(台湾のサメの難局は、フカヒレを食べなければ解決するのか?)」という一文を発表した。そこではサメ漁に従事する多くの漁民はじつは規定を遵守しているが、今も「割鰭棄身」を行うごく一部の者のせいで迷惑を被っており、いわば冤罪なのである。現在では、サメの牙齒は珍奇な装飾品、魚肝は化粧品・健康食品、魚骨は健康食品、魚皮は料理の材料、フカヒレは高級食材として利用されている。魚肉も料理店や家庭でにんにく・セロリと炒めたり、火鍋の具材とされたりしている。「鯊魚煙(サメ肉の燻製)」は大衆によく知られ、魚丸(フィッシュボール)・魚板(かまぼこ)・黒輪(おでん)・竹輪・吉古拉(いずれもちくわ)・甜不辣(てんぷら)などの材料としても供されており、「全魚利用」されていると漁民の立場から主張する⁴。

現在のサメ漁は、かかる複雑な状況を呈しているが、サメ漁を歴史的に遡った時、我々はそこに何を看取できるであろうか。先行研究を回顧すると、中国ではすでに一五世紀頃にはフカヒレを食する習慣が成立⁵、日本でも江戸・享保年間には中国向けのフカヒレ輸出が始まっていた⁶。中国では福建や広東の一部を除いて、フカヒレの生産ができなかったため、アジア各地のフカヒレはほとんどが中国へと流れ込んだ。特に日本や台湾・香港などは距離的にも近かったから、フカヒレ自体を目的とした漁業でなくとも、フカヒレは重要な取引対象と見なされ、サメを捕獲できれば、フカヒレの切り取りは必然であった。

さすれば、やはり歴史上でも問題となるのが、フカヒレ以外の部位の取扱いである。「全魚利用」をめざすならば、圧倒的な割合を占めるサメ肉をいかに利用するのかは重要な課題

² 行政院農業委員会のホームページに掲載された「農委会重視鯊魚資源及永續利用、將配合國際趨勢訂定管理措施」(2003年11月25日)にも同様の反論が見られる(2020年9月19日アクセス)。

³ 現在、中国語文献の中では商品としてのフカヒレは「魚翅」と記される。原文以外は「フカヒレ」で統一する。一方、原料としてのヒレは中国語では「鰭」、日本語文献では「鱈鰭」と記す。これらは原文をそのまま用いることとする。

⁴ <https://e-info.org.tw/node/202623> (2020年9月19日アクセス)

⁵ 李時珍『本草綱目』に魚翅が初めて登場した。劉伯龍・李欣穎「東・西方何以対魚翅看法不同」(『九鼎』73期、2013年)55頁を参照。

⁶ 莊司辨吉によれば、サメ漁は本来漁業の目的ではなく、漁業の害(食害)を除くために行われたが、中国人(清朝)がフカヒレを嗜好したことから、貿易の途が開け、新井白石の議によっていわゆる「倭物三品」の1つとして輸出が奨励されるようになった。「蘇澳漁港を中心とする漁業の一考察(三)」(『台湾水産雑誌』298号、1940年)55頁を参照。

となる。現代のように動物保護団体の活動があったわけではない時代においては、単に「割鰭棄身」して海中へと捨てられていたのか。サメ漁の盛衰とサメ肉の食用の関係を歴史に問うてみることも必要であろう。

筆者の問題関心は日本統治期（1895～1945年）の台湾におけるサメ資源利用にある（図2⁷）。歴史学におけるサメ資源利用の研究は多くないが、古くは日本統治期の日本人によって言及されている。台湾の安平税関媽宮税関支署鑑定官補であった田邊一郎の「魚翅」によると、フカヒレには多くの種類があり、商品として安価な物は台湾島内で消費され、高級な物は中国（清国）へと輸出され上流社会で用いられた。1905・06年（明治38・39）の台湾からの輸出統計をも掲げており、島内の三大輸出港は淡水・安平（台南）・基隆ないし打狗（高雄）であった⁸。田邊の説明は詳細を極めるが、商品としての解説にとどまる。



日本統治以前から日本の敗戦直後までの台湾のフカヒレを扱ったものとしては、台湾の林玉茹の研究がある。林は網羅的に史料を収集・分析し、次の結論を提示した。第1に、オランダ東インド会社との貿易が始まって以来、フカヒレはカラスミ（烏魚子）と並んで重要な中国向け輸出品であり、江蘇・浙江省などへ持ち込まれた。第2に、割譲直前の清代後半には、大都市・上海を中心とする江南デルタの海鮮宴席でなまこ（海參）などととともに食され、上流社会の一種の流行となった。第3に、サメはフカヒレだけでなく、魚頭、魚唇・軟骨（明骨）は貴重な食品、魚骨は肥料、魚肝・魚膠・魚皮・魚肚は“貿易品”とされ、“サメ”はボラ（烏魚）に取って代わる重要な輸出品へと成長した⁹。

⁷ 台湾総督府民政部文書課編『台湾総督府第二統計書』など「水産漁獲物」より作成。

⁸ 田邊一郎「魚翅」（『台関』19号、1907年）。

⁹ 林玉茹「進口導向：十九世紀台湾海産的生産与消費」（『台湾史研究』25巻1期、2018年）。

林が示した結論のうち、第1・2点については異論がなく、フカヒレは確かに台湾の重要な輸出品であった。しかし第3点に指摘されたフカヒレ以外の部位もが重要な“貿易品”となり、サメ自体があたかも丸ごと中国への輸出品になっていたかのような理解にはいさかか同意しかねる。林の第3点の典拠は安東不二雄『台湾実業地誌』の記載にあるが、筆者が見るかぎり、ここにいう“貿易品”をも含めたフカヒレ以外の部位は決してすべてが中国に輸出されたわけではなく、島内で利用されたものも少なくなかった。“貿易品”という語の影響を受けて輸出品と理解したのであろうが、ここでは輸出品ではなく“商品”程度の意味かと推測される。

なぜ、かかる点に拘泥するかといえば、後述するように日本統治期の台湾でもフカヒレこそ重要な輸出品であったものの、他の部位の利用がサメ漁の重要な課題であり続けていたからである。フカヒレ以外の部位は大きな利益をもたらすものではなく、特に圧倒的な割合を占めるうえ、肉には独特の臭みがあり美味とはいえずサメ肉は、とても輸出品とはなりえなかった。冒頭の現在のサメ漁と同様、フカヒレ以外の部位をいかに利用するかは、漁師・業者、さらに総督府にとっても頭を悩ませる問題であった。「割鰭棄身」にさほど敏感でなかった時代になぜそれを行わず、「全魚利用」が求められたか、この問題をさぐることでサメ漁とサメ資源利用の“今”を考えてみることができそうである。

本稿では、次のような順序を踏みながら、日本統治期におけるサメの「全魚利用」への試みを考察してみる。まず台湾の水産品におけるフカヒレの重要性を確認する。その後、第1次世界大戦中に突如として高まったサメ皮の需要、鞣革の産業化とサメ肉の余剰発生について検討する。そして最後に、サメ肉の余剰に対処した、台湾総督府水産試験場技師の児玉政治による「魚丸」缶詰の開発を取り上げ、かかる一連の流れが当時の世界のいかなるサメ資源利用の求めに応じたものであったか、さらにサメ肉をいかにアジア各地の人々の嗜好にあわせて食用として消費させようとしたのかについて分析を加えてみたい。

1. 第1次世界大戦以前におけるサメ資源の主な利用法——フカヒレの清国への輸出

19世紀末、日本におけるサメ資源の利用

最初に、台湾割譲直前の日本におけるサメ漁とサメ資源の利用についてふれておこう。当時、農商務省技師であった金田帰逸の講話を書き留めた「漁撈製造 鱻」には「鱻類の翅を取り乾製せるものを魚翅と称し清国輸出品の一とす。其製法は先づ利刀を以て翅の着際より体に沿ひて截取り翅の截口に付着せる肉の分は尽く除去するを要す。若し肉分を多く存するときは頗る価格を落すのみならず或は腐敗を来すの虞あり¹⁰」とあり、サメ（鱻）の翅（ヒレ）を、腐りやすい肉をなるべく残さないように切り取り乾燥させたものを「魚翅（フカヒレ）」といい、日本にとって清国への重要な輸出品となっていたことを述べる。

フカヒレが重要な輸出品であったことは周知のことであるが、フカヒレ以外の部分ほど

¹⁰ 金田帰逸『水産業講話』（山形県内務部、1891年）31頁。

うだったか。福岡県内務部第二課の報告には、フカヒレ以外の部位について次のように語られている。「フカは本邦沿海各地多少産せざる処なしと雖とも、南海・北海其種類を比すれば、南海は其種類多くして且つ佳良の鰭・明骨及肝油を有するもの多し。本邦に於ては、従来フカは肉及び油を採取して、肉は煮食或は塩蔵及び魚口に供し、油は燈油に供するに過ぎざりしが、近年水産製造の進歩に依り其鰭は乾して、魚翅を製し、頭部及脇鰭の根部に在る軟骨は明骨を製し、胃囊は以て、魚肚を製する等、各種の製造興れり。右製品は総て清国輸出に供する貴重品にして、其販路広く且つ価格貴し¹¹」。

従来はサメといえば、肉を煮食ないし塩漬け、魚餌として、サメの油を灯油として使用するにすぎなかったが、近年の加工技術の発達に伴って鰭を加工・乾燥してフカヒレを製造できるようになった。逆にいえば、日本のフカヒレの製造技術はこれをそれほど遡らない。フカヒレのほかにも「明骨」「魚肚」などの製造法に進歩が見られ、清国への重要な輸出品として成長、販路は広く価格も高く、相当の利益が見込まれるようになった。

同文は続けていう。「従来の漁者は此等の各製造法を知らずゑて、高価なる部分を海中に投じ、或は肥料となゑて、僅かに安価なる一部分のみを採取し販売せしを以て、得失相償はずして、フカ漁業は着々衰へ殆んど消滅の有様なりしが、前述の如く、各部分より高価の貿易品を採製するに至りしを以て、フカの声価茲に生出し、随て之が漁業に従事するもの逐年増加し……。故に漁業者は爾来一層フカ漁業術を研究し、製造を精良よし、倍々清国輸出額を増進せば、其益少ならざるべし」。かつてはサメの利用法を知らず、安価な部位を用いるのみで、かえって高価な部位を投棄していた。ゆえにサメ漁は衰退の一途をたどっていたが、フカヒレに代表される輸出品の製造が開発されると、漁業者の注目を浴び、サメ漁は復興、漁業・製造業は一層の発展をみた。サメ漁は国内消費を前提とせず、清国を相手とした輸出品であり、フカヒレのほか、明骨・魚肚などのサメの一部分が商品として開発されていった。ただし身の大半を占めるサメ肉はわずかに煮食に供される程度の「安価」な部位であり、これを加工し輸出された形跡はない。

割譲後の台湾におけるサメ資源の利用——フカヒレを中心として

次に日本統治期の台湾のサメ漁を検討する。日本統治下の漁業は主に台湾総督府殖産局によって管轄された。『本島ニ於ケル海産物（生産、輸、移出入）』（1914年）にはサメ漁や資源利用、販路について詳細に解説している。「鰭鰭は鰭漁の副産物にして、清国及本島に於ては魚翅と称す。……普通其儘素干乾燥せるものを魚翅と称し、外皮を剥脱し乾燥せるものを堆翅又は淨翅と称す。……普通魚翅として製造するものはつまぐろ・やぢ・かせ・まぶか・あをねずみ・よしきり・ねこ等の各種にして各産地に依り其名称を異にす。魚翅は清国人を除かば、世界各国之を需要するものなく、従て其大部分は清国に輸出し、香港亦之に垂く。其香港に致すものは、更に広東其他の地方に輸送し、英領印度・露領亜細亜・北米合衆

¹¹『福岡県水産改良提要』（1891年）22頁。

国等へ輸出することあるも、是亦該国在留清国人の需要に供するものなり¹²」。

フカヒレはあくまでサメ漁の副産物であった。なぜ“副産物”なのか。何が主目的なのか。ここには明確に記載されていないが、割譲直後の別の史料を見ると「本島に於ては鱻の生肉亦需要多く、土民の如きは鯉青魚の如き青色魚に優りて貴重すると云ふ。且我内地人の居住する所も海岸近きか或いは運搬の便ある所には鮮魚にて運搬し魚餅等の材料とするか或は乾燥品を製するか或は塩肉として販路を求むは鱻価の半額を有する販路を要むることを得べし¹³」とあって、サメ肉が島内の土人（原住民でなく漢人をさす）に日常的に食されていたこと、今後内地人が多く台湾に住めば、かまぼこやちくわの材料¹⁴、干し肉、塩漬け肉として需要が高まるから、フカヒレも半価で販売が可能となるであろうと結ぶ。サメ肉は輸出品でなく、本島人（漢人）の嗜好するものであった。ちなみに、フカヒレの「堆翅」「魚翅」の価格は、前者が1斤、上等3円20銭～下等2円、後者が1斤、上等1円80銭～下等1円60銭であったのに対し、肉は「鱻は鱻を去りたる餘を一斤三、四銭にて土人に売却せり」と、きわめて低廉な価格で台湾人に売却・消費されていた¹⁵。

一口にフカヒレといっても種類があり、そのまま加工・乾燥させた「魚翅」、外皮を取り除いた「堆翅」「浄翅」などがあつたうえ、原料としてもつまぐろのほか、まぶか、よしきり、ねこなどのサメが用いられた。興味深いのは販路で、フカヒレの消費国は世界で唯一清国であり、香港向けも実際には広東などで消費、インド、ロシア領沿海州、北米への輸出も現地のインド人・ロシア人・アメリカ人でなく、在留清国人が消費していた。高級食材のフカヒレの需要は中国人にしぼられるのであり、日本や台湾で製造・輸出されたフカヒレもすべて中国向け、ないし海外の漢人向けであった。

また、同文は続けて「本品（フカヒレ）の輸出は其起原今得て知るべからずと雖往時、海參・乾鮑と共に俵物と共に俵物三品と称し、長崎港に清国互市場を開きしより、西国及中国地方竝に仙台蕃に於て之を製出したる、……其偶之を漁獲したるときは、魚肉は食用に供し、鱻の如きは全く無用視して、廃棄したるものなりしが、清国輸出の途開くるに従ひ、従来鱻漁の全く行はれざりし地方も、之が漁業を起し、或は教師を聘し、製法の伝習を為す等、今や沿海殆ど之が採製に従事せざるものなきに到り、対清重要貿易品の一となれり」と記し、江戸以来の「俵物三品」としてのフカヒレに言及し、九州・中国地方や東北仙台にて製造さ

¹² 台湾総督府殖産局編「第一章本島産 第三項（A）素干（三）鱻鱻（魚翅）」（『本島ニ於ケル海産物（生産、輸、移出入）』1914年）19～20頁。

¹³ 「基隆蘇澳近海ニ於ケル鱻鯉調査報告」「明治二十九年台湾総督府公文類纂十五年保存十二卷殖産」（『台湾総督府檔案、総督府公文類纂』国史館台湾文献館、保存番号00004509006）。

¹⁴ 台湾総督府民政局『殖産報文』第1巻第1冊（農業・水産・林業・鉱業）に同文を再録したときには「蒲鋒・魚餅の材料」と書き直されている。

¹⁵ 前掲「基隆蘇澳近海ニ於ケル鱻鯉調査報告」。

れたフカヒレが長崎港から清国へと輸出されたこと、従来無用の物として顧みられなかった鱻が輸出品としての価値を見いだされた後に重要な輸出品へと変貌を遂げたことを指摘した後、1868年（明治元）と1912（大正元）の約50年間の輸出量が13倍、輸出高が18倍にも成長したことを述べる。

さらに高雄の技師・福田要は『台湾の資源と其経済的価値』の中で、大方1910年代後半から20年頃の状況について次のように綴る。「鱻鱻は鱻漁の副産物にして本島人竝に支那人の上流社会の料理中缺くべからざるものとす。本島に於て其製造に着手したる起源は明らかならざるも……又台中州下鹿港付近より産出するサカタサメ（龍文沙魚）の魚翅は古来対岸各地に於て声価を博しをるものなり。……本品の支那に於ける需要は頗る広く従って其消費額も甚だ多く本島より輸出するものの如きは其九牛の一毛を満すに過ぎず、されど将来鱻漁業の発展に伴ひ益々之れが製出に努め優品を出して販路を開かば有望なる商品たるに至るべし¹⁶」。福田は、フカヒレ製造の起源は不明としながらも、当時すでに台湾人・中国人の上流社会にとって不可欠の食材であり、決して庶民のそれではなかったとする。台湾の対岸にある中国各地ではサカタサメのフカヒレの名声が高く、今後サメ漁の将来は有望であり、生産量の増加や販路の拡大をめざすべきであると締め括っている。

フカヒレからサメ皮、サメ肉へ

時期が下ると（1930年代後半～40年頃）、フカヒレはサメ皮とも結びつけられていく。台湾総督府殖産局水産課『台湾水産要覧』には「本品（フカヒレ、引用者補）は領台以前古くより製出された製品で支那料理中四大碗の一つとして支那民族に最も嗜好せらるるものである。産地は全島に亘るも其の産額の多いのは高雄、台北、台南の三州下で……大部分は島内で消費され一部対岸支那に輸出される。本品は支那に於ては古来より習慣上貴重な食品として支那料理に缺く可からざるものとされ其の消費量も亦多大であり、幸ひ本島に於ては愈々鱻皮鞣革事業実現せるを以て之れに伴ふ鱻漁業の進展と相俟って将来囑望すべき製品の一と思はる¹⁷」とある。フカヒレは中国人にとって「四大碗」と称されるほど嗜好される料理と見なされたほか、台湾では高雄・台北・台南3州で製造され、大部分は島内で消費され、一部が中国に輸出されるほど島内消費が高まっていた。これは台湾人のみの問題でなく、島内の内地人の増加とも関係があるのかもしれない。最後に「鱻皮鞣革事業」との関係が問われている。どうしてフカヒレが「鱻皮鞣革」と関係するのだろうか。

後に詳察するが、ここではかつて台湾総督府技師として台湾の水産業に深く関わった與

¹⁶ 「第八章水産業 イ製造業 第一節乾製品 第三項鱻鱻、沿革」（福田要『台湾の資源と其経済的価値』台北、新高堂書店、1921年）631～634頁。

¹⁷ 台湾総督府殖産局水産課編「第四章 製造業 第四節 主要製造業 一食品製造業」（『台湾水産要覧』1940年）60～62頁。

儀喜宣¹⁸と上妻定道¹⁹の言葉に耳を傾けてみよう。「フカはマグロ漁業の副漁獲物として将来増産の一途を辿るものと思はれる。殊に遠洋漁船は従来鰭のみを切り取って魚体は海中に捨てていたが、近頃では鞣革原料として皮が重用されるので之れを持ち帰る可能性が段々と多くなった。而して鞣革工業は原料の集中を要求するので、従ってその鮮肉も大量的に集まる当然の結果として之を利用する工業が興ってよかろう²⁰」と見えるように、サメ漁は本来サメを目的としたものではなくマグロ漁業の副産物であった。それがフカヒレの価値の高まりに伴い、鰭のみを切り取って、身は海中に投棄していた。ところが、鞣革原料としてサメ皮が重宝されるようになると、サメの身を投棄せず持ち帰って皮を剥ぎ取り、さらに当然一緒に持ち帰ったサメ肉をも利用すべきではないかとする。鰭からサメ皮、サメ皮からサメ肉へと需要が拡がり、ついにはいわゆるサメの「全魚利用」にまで話が及んだのである。

與儀らは続ける。「フカの鮮肉の利用については、各方面共目下研究中であるが、従来の試験に徴すると、鮮肉性魚粉、魚丸缶詰、魚肉腸詰等の如く企画的価値があるものが少なくない。従って、此種の鮮肉利用と、従来、鰭・明骨・魚油・内臓利用とを総合的に経営する工業は将来極めて有望であるように思われる。殊に本島は外南洋と共にフカ漁場に富み加之も之等の安価な製品の仕向地は南支・南洋であるので斯る工業が興るものとすれば、本島の如きは最も枢要の地位を占るであろう」。魚粉・魚丸・魚肉腸詰などサメ肉を用いた商品

¹⁸ 『台湾人士鑑』（台湾新民報社、1937年、528頁）および與儀自身が著した「丸腰第一年を迎ふ」（『台湾水産雑誌』298号、1940年）によれば、與儀は1886年（明治19）に沖縄県島尻郡糸満町に生まれ、1912年（大正元）10月に水産講習所の遠洋漁業科を修了、富山県水産講習所の練習船高志丸の漁撈長となった。1918年（同7年）2月には島根県水産試験場技師、水産試験場長となり、同年6月には農商務省技師として水産局に勤務した。1928年（昭和3）7月には総督府技師となって台湾に渡り、殖産課に勤務、翌年11月には水産試験場長、翌々年4月には基隆支場長となり、14年4月に免官となった。同年6月からは拓洋水産株式会社に招かれ、新南群島のマグロ漁業、水産加工業などに携わった。代表的な著作としては「本島水産業の南進」（『台湾水産雑誌』198号、1932年）などがある。與儀は沖縄の糸満に生まれ、水産畑を歩いてきた、日本の水産業を考えるうえで不可欠な人物であるといつて過言ではない。

¹⁹ 上妻の経歴は與儀に比較するとはっきりしないが、台湾中央研究院台湾史研究所の「台湾総督府職員録系統」（<http://who.ith.sinica.edu.tw/s2g.action>）によれば、1932年（昭和7）～35年に水産試験場基隆支場、37～38年に殖産局水産課で雇用され、39年には殖産局水産試験場技師となり、41年には殖産局水産課に勤務した。代表的な著作には「台湾に於ける水産製造業（一）～（三）」（『台湾水産雑誌』297・298・300号、1939～40年）などがある。

²⁰ 「第五章将来新に興るべき水産製造工業、第一節フカ工業」（與儀喜宣・上妻定道『台湾に於ける水産製造工業 水産製造工学講座』厚生閣、1940年）13～14頁。

に企業的価値を見だし、従来から輸出品とされてきた鰭・明骨・魚油・内臓などと総合的に経営すれば、サメ漁は将来有望であるという。台湾はサメ資源が豊富なおうえ、消費地としての中国南部や南洋にも近いとして、地理的な優位性にも触れている。

従来の研究でも中国料理、特に上流社会の宴席におけるフカヒレの嗜好、それに伴う輸出品としての価値の増大に注目してきたが、意外とサメ皮との関係や、海中投棄せず持ち帰られるようになったサメ肉の利用については等閑視されてきた。しかし、これらはサメの「全魚利用」——あくまで経済的な効率性を求めた結果——に向けて関連性をなしていたと考えられるから、日本統治期台湾のサメ資源利用を分析するには検討不可欠な課題である。次章では、サメ皮利用の背景について検討を加えることにしよう。

2. サメ皮製革の対米輸出計画

第1次大戦後の欧米における皮革製品の需要の高まり

第1次世界大戦頃、欧米諸国では皮革製品の原料となる獣皮の需要が高まった。しかし、原料の供給が需要に追いつかず、獣皮以外に原料を求めざるをえなかった。そこで着目されたのが水産皮革、特にサメ皮とクジラ皮であった²¹。もともとサメ資源が豊富であった台湾では、欧米の需要を背景として、サメ皮の製革業に取り組むことになった。

後に紹介する台湾総督府水産試験場技師の児玉政治は、後年サメ皮の製革業について、台湾のサメ漁は盛んであるが、サメ皮はわずかに一部分が食料に供される——一部分はサメ肉に皮付きで売られた——ほかはほとんどが放棄され、まったく顧みられなかった。しかし、欧米諸国では製革業が勃興し、近年ではわが国の民間企業でも試みられている。サメ資源の豊富な台湾ではサメ皮を利用した製革業はその将来性が期待される産業であるという²²。

実際に、台湾総督府水産試験場はサメ皮の鞣革試験に乗り出し、1928年度（昭和3）の試験報告に次のような内容が記されている。台湾では、当時約30種類ほどのサメが捕獲されたが、試験に用いた原料皮はオナガサメ、アヲサメ、シュモクサメ、オロカサメ、ヤジブカの5種類であった。サメ皮の利用試験は1919年（大正8）から行ってきたが、年間を通じて全島でサメが捕獲できたが、皮はいまだ利用できるにはいたっていなかった。鞣革加工の勃興によってサメ漁の発展を促すことに試験の目的は存在した。本年にはついに試作品が完成、売買の価値ある製品として見込まれた。またサメ漁にも触れ、漁自体は内地人の和船・発動機船、あるいは本島人の支那形漁船によって延縄で行われ、基隆・高雄・東港・媽宮などを根拠地とした。北部の漁場は彭佳嶼以東付近から蘇澳沖まで、南部のそれは小琉球嶼沖合いおよびバシー海峡方面までの海面に及んだ。サメの漁獲高は年間300斤にも達し、

²¹ 神山峻『水産皮革』（水産経済研究所、1943年）93頁。

²² 総督府水産試験場技師児玉政治「将来企業の見込ある台湾水産製造業」（『台湾水産雑誌』194号、1932年）8～12頁。

「真鯉（マカツオ²³）・惣田鯉（ソウダカツオ）・赤鯨魚（レンコダイ）・旗魚（カジキ）と共に五大漁獲物の一つ」として重要な位置を占め、水揚高はなおも増加の趨勢にあるとする²⁴。

アメリカにおけるサメ皮加工業とその見通し

一方、サメ皮の需要が見込まれていたアメリカのサメ皮加工業はいかなる状況を呈していたか。1931年（昭和6）3月18日、拓務省殖産局長殖田俊吉から外務省通商局長武富敏彦に対して「米国における鱈利用に関する調査」の依頼がなされ、同年4月28日に在ニューオーレアンズ（ニューオーリンズ）領事代理佐藤由己から外務大臣幣原喜重郎に調査結果が報告された。そこでは以下のように記されている²⁵。

米国南部の鱈利用状況は未だ微々たるものにして、鱈皮・鞣皮・鞣革並生革の取引者として唯 F,E Luthi Street,324 Balter Building ,ST-charles street, New Orleans city, La の一商社あるのみなり。同店は未だ工場を有する迄に至らず、「ミシシッピー」河口及沿海にて捕獲せる鱈を買取り、其生産を北方紐育、シカゴ及セントルイス等の工場に送り鞣製を依頼するか、又は北方より既製鞣皮を仰ぎて、スリッパ・財布・名刺入れ・ベルト及婦人用バッグ等を手製販売し居るに過ぎず。

当時のアメリカでは相対的に南部より北部のほうがサメ資源の利用技術が発展していた。南部のサメ皮の鞣革・生革の取引業者はわずかに1社にすぎず、自社工場も有さず、ミシシッピー川の河口や沿海で捕獲したサメを買取り、北部のニューヨーク、シカゴ、セントルイスなどの工場に送付して加工を依頼していた。また既製品のスリッパ、財布、名刺入れ、ベルト、婦人用バッグなどを仕入れて販売するのみであった。これを見るかぎり、結論としては、アメリカでも地域的な限定はあるものの、サメ皮の用途があり、需要も少しずつ高まっていたが、原料のサメ皮の調達はずしも十分でなく、鞣革加工や製品を作る工場も北部に集中するのみで、サメ皮の製革業には参入の余地が残されていた。

調査ではアメリカ人のサメ肉、サメ油に関する調査も同時に行われ、前者は、現在試験的に一週間ほど日光にさらし生乾きとしたが、一般のアメリカ人にはほとんど食料として受容されなかったこと、後者は、1ガロンあたり25～35セントほどで販売された²⁶。

そもそも、なぜ殖田俊吉はアメリカのサメ資源利用について調査を依頼したのか。じつは、その背景には1人の民間実業家の動きがあった。谷崎広樹²⁷である。彼はもともと東京大田区の蒲田でサメ皮工場を経営していたが失敗、1931年（昭和6）に大型のサメの皮

²³ 林淑美「戦前期台湾の鯉節と東アジア」（広島大学『史学研究』304号、2019年）。

²⁴ 台湾総督府水産試験場「鱈皮鞣革試験」（『昭和三年度試験報告』、1930年）

²⁵ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B09042148500、「水産物関係雑件 第一巻」（E-4-9-0-3-001）（外務省外交史料館）1931年。

²⁶ 当時サメ油は主に工業用として用いられた。児玉政治「魚丸缶詰業を新興せよ」（『台湾水産雑誌』224号、1933年）31頁。

²⁷ 谷崎広樹についてこれ以上の詳細は判明しない。本稿の第5章にも登場する。

を安価に大量に仕入れることが可能な台湾で再起を図ろうと、殖田に援助を懇願したのであった。この依頼に興味を抱いた殖田は、その国家的重要性を看破し、大規模な投資を行うべく台湾で資本家をさがしたが、適当な人物が見当たらず、台湾銀行に融資を願い出た。台湾銀行も当初は乗り気で、右で見たようにアメリカや南洋（東南アジア）でサメ皮の需要に関して実態調査を実施したものの、最終的に台湾銀行は融資を見送った。少なくとも台湾銀行の目にはサメ皮の鞣革加工は魅力的な産業として映らなかった²⁸。

しかし、殖田は簡単にはあきらめなかった。公用で東京に赴いたさい、親戚筋にあたる久原房之助²⁹をたずね、サメ皮加工業の話をしたところ、久原は熱心に耳を傾け、この話を鮎川義介³⁰に持ち込んだ。その結果、当時日産（現満洲重工業の前身）の投資会社であった合同水産株式会社（資本金 350 万円）が該事業を担当することになった。谷崎は台湾でサメ皮の調達を担当した。

この合同水産は 1934（昭和 9）5 月に資本を 1500 万円に増資して日本食料工業株式会社と改称、サメ皮事業の計画はそのまま引き継がれることになり、横浜市鶴見に設けた製革工場において小規模ながら専門的な鞣革加工を開始した。37 年（昭和 12）3 月になると、日本食料工業は共同漁業株式会社に分割・合併され、4 月には共同漁業を主体とした日本水産株式会社が設立されるに及んで、サメ皮事業は日本水産に継承された。右の鶴見工場を加工

²⁸ 神山峻『水産皮革』第三章第三節「水産皮革の企業的発展」（東京、水産経済研究所、1943 年）108 頁。

²⁹ 久原房之助は 1869 年（明治 2）生、1965 年（昭和 40）没。1891 年（明治 24）に藤田組に入社、秋田県の小坂銅山に赴任した。1905 年に独立して、茨城県赤沢鉦山を買収、日立銅山を創業した。1928 年（昭和 3）、義兄鮎川義介に事業を委ね、立憲政友会に入り、衆議院議員に当選、田中義一内閣の逓信大臣となった。戦後は公職追放解除をへて日中・日ソ関係回復に努め、萩市名誉市民第 1 号に推挙された。「萩の人物データベース」(<https://sites.google.com/site/hagijinbutsu/list/81>) を参照。

³⁰ 鮎川義介は 1880 年（明治 13）11 月、山口県に生まれた。東京帝国大学工科大学を卒業して芝浦製作所に入り、その後渡米、帰朝後には戸畑鑄物会社を創立して取締役社長となった。1920 年（大正 9）に東都実業界に進出、1928 年（昭和 3）には久原鉦業社長に就任、日本産業会社社長と改称した。以後多数の企業買収を繰り返し、日産コンツェルンを確立した。1937 年には満洲に進出、日産本社を満洲重工業開発と改称した。帰国後には東条英機内閣の顧問となった。戦後は A 級戦犯容疑で拘置、釈放後には参議院議員となった。台湾中央研究院近代史研究所・データベース「近現代人物資訊整合系統」の「台湾人士鑑」484 頁および国立国会図書館「近代日本人の肖像」

(<https://www.ndl.go.jp/portrait/datas/226.html?cat=107>)、井口治夫『鮎川義介と経済的国际主義——満洲問題から戦後日米関係へ』（名古屋大学出版会、2012 年）、堀雅昭『日産コンツェルンを作った男』（弦書房、2016 年）、宇田川勝『日産の創業者 鮎川義介』（吉川弘文館、2017 年）を参照。

課の管理下に入れて、サメ皮事業を継続させたのである。しかし計画は思いどおりには進まず、7月に支那事変が勃発するまでは、優良なサメ皮を確保できなかったうえ、製品は皮革市場でほとんど相手にされず、著しい採算割れに陥って、企業経営としては決して成功したとはいえない状態にあった³¹。

1933年（昭和8）2月15日、台湾銀行調査課は「台湾に於ける鱈皮製革事業に就て」と題した報告を公表し、将来有望なサメ皮加工業の見通しについて次のように説明した³²。近ごろ欧米ではサメ皮の利用方法の研究が進み、鞣皮として柔軟性を失わぬまま、耐久力・抗張力に富んだ鞣皮を生産できるようになり特許を得ている。鞣皮は婦人靴、手提げ袋、家具・装飾品などに用いられ、商品的価値は著しく向上し、サメ皮製革業は1つの企業として経営価値を認められるようになった。ニュージーランドやアメリカ、最近ではオーストラリア西部に大規模なサメ漁獲会社が設立され、サメの棲息域として有名なボルネオ近海を中心に大量のサメを漁獲し、工場に運搬して製革しているが、業績は必ずしも良好ではない。それはサメ皮製革の用途が特種なためであるが、台湾のように原料の収集が比較的容易であれば、助成次第で有望な新興産業となるに相違ない。製品を欧米に輸出すると同時に、国内的には年々多量に輸入されている外国製品の代用とさせれば、国内生産の奨励の一助となるであろう、と。さきに台湾銀行が融資を行わなかったことに触れたが、調査課はアメリカ、ニュージーランド、オーストラリアの例などをあげながら、融資と経営の仕方次第では、サメ皮事業は有望であると考えていた。

日本食料工業時代のサメ皮の鞣革加工についても史料を補っておくと、1935年（昭和10）当時、該社は内地のほか、朝鮮・台湾・樺太にあわせて300カ所以上の水産工場を所有し、地元の漁業組合と提携してサメを買い入れ、フカヒレはもちろん、ちくわ・かまぼこの原料としていたが、これまで顧みられなかったサメ皮の利用を思いたち、東京工業大学応用科学教室に技師を派遣して研究を進めた。その結果、ウシ皮・ヒツジ皮と異ならず、従来のザラザラとしたサメ皮とはまったく異なる製品（ハンドバックなど）の開発に成功した。「同社では近く本格的に鮫皮の製鞣工場を建築して工業化に乗り出すべく計画しているが、原料なる鮫皮の中心地たる台湾に原皮処理工場を置き、仕上げの鞣工場を内地に置く予定と見られる」として、実現すれば、関係方面への一大センセーションになると考えられた³³。

同年の熱帯産業調査会の報告では、かつて台湾の水産皮革業には見るべきものがなかったが、近年のアメリカにおける「硬鱗」除去の成功によって優良な製品を製造できるようになり、靴やハンドバックなど強靱で優美な婦人装身具を生産したという。そこに掲げられた

³¹ 神山前掲書、110頁。

³² 台湾銀行調査課「台湾に於ける鱈皮製革事業に就て」（『台湾金融経済月報』第40号附録、1933年2月15日）。

³³ 『まこと』1935年5月1日。

1934 年度 (昭和 9) の具体的なサメ皮の枚数と面積を見ると (図 3³⁴)、第 1 位は蘇澳港で、サメ皮 2 万 125 枚、13 万坪にもおよび、基隆港・高雄港が僅差で続く。台湾全島では、8 万 3486 枚、54 万坪に達した。しかし問題だったのは、同年に日本食料工業株式会社の台湾支

図 3 1934 年度、台湾の各港におけるサメ (大鮫) の枚数と面積

	枚数	坪数
蘇澳港	20,125	130,000
基隆港	19,425	126,000
高雄港	18,636	121,000
新港・澎湖其他	25,300	163,000
合計	83,486	540,000

店がサメ皮 1 坪 (1 尺平方) 21 銭 5 厘で買集めた結果、入手できたのはわずかに 2 万 403 坪にすぎなかったことであった。すなわち「本島人は肉と共に皮を食用に供するを以て、裸鱧は習慣上買手なく、肉安価に取引せられ、鱧皮のみの蒐集困難なり。肉の処分を考究すると共に鰭・肝臓等の加工と共に総合的工業化するにあらざれば、鱧皮革製造のみの工業化は到底実現困難なり³⁵」と総括されたように、サメ皮のみを分離するのではなく、サメ肉の処理もあわせ考えねばならなかった。それは本島人のサメ肉の食習慣と深く関わるものであった。

3. サメ肉の処理問題と利用の試み

サメ皮需要の増加に伴うサメ肉処理問題の発生

サメ肉の問題は他の方面からも指摘された。すでに紹介した台湾銀行調査課の報告の後半では大意以下のように述べている。もし台湾の水産皮革業を成功させたいならば、サメ肉の処理方法との関係が重要である。本島水産業は南海の好漁場を控えており、水揚高としては申し分ないが、サメ皮のみを買い付けようとする、サメの取引や肉の消費習慣からして困難な部分が少なくない。「現在本島に於ける魚市場の組織を見るに鱧の取扱は市場仲買人が之を買入れ、鰭を取去り残肉を食用として市場に販売するを通例としている。従って皮を買はんとするならば肉と共に求めなくてはならぬ。殊に本島人の旧慣上鱧肉には必ず皮を伴ふもので、肉のみを売らんとすれば恐らく買手はなからうとも思はれる³⁶」と語るように、台湾では本来、皮と肉はセットで取引されたから、皮のみを買い付けようすると、一般の

³⁴ 熱帯産業調査会編『昭和十年十月熱帯産業調査会調査書・水産調査書 (上)』(1935 年)より作成。

³⁵ 熱帯産業調査会「水産鞣皮製造業」(『昭和十年十月 熱帯産業調査会調査書 水産調査書 (上)』1935 年) 442~444 頁。

³⁶ 台湾銀行調査課前掲論文。

魚肉に比してサメ肉は美味しくないため、自然と皮の値段を引き上げざるをえなかった。換言すれば、サメ肉自体の商品価値を上げないと、サメ皮の入手は難しくなり、鞣革加工業の将来も展望できなかつたのである。いわば経済的な観点から、サメ肉をも含めた「全魚利用」が求められることになった。

同様のことは『台湾水産雑誌』掲載の「捨てる所なき鱻の効用」なる文章にもうかがうことができる³⁷。そこではこう述べる。サメ肉の新加工品としては「魚餅」を製造すべきである。台湾本島の近海には多数のサメが棲息しており、漁獲量は1年間に大ふか13万尾、小ふか130万尾に達し、価格は約65万円に達する。漁場は蘇澳沖と基隆沖を中心とし、前者は12月から翌年4月頃まで、後者は4月から7月頃までである。サメの種類は8種類ほどで、やじぶかが最も多く全体の約7割、ついでしゅもくふかが1割5分、その他が1割5分という割合である。漁獲高のうち約58万円は遠洋漁業、約7万円は沿岸漁業による。その用途は頗る多く、サメ肉は本島人の食用に供せられるほか、「魚丸（フィッシュボール）」「蒲鋒」などの原料となった。フカヒレは乾燥精製したうえで、「台湾料理」に用いられる。サメ皮は獣皮の代用として、近ごろではアメリカや日本での需要が高いため、本島から塩漬けにして輸移出され、鞣・靴などに加工された。

かくして1930年代半ばには、「台湾料理」の材料としてのフカヒレのほか——一部は中国へ輸出されたが、少なからぬ部分が台湾島内で消費された——、サメ皮は鞣革加工されて革製品に——獣皮よりも耐久性に富むうえ美術的でもあり、とても歓迎された——、サメ肉は魚丸・かまぼこのほか、「魚餅³⁸」として用いられていた。はたしてどこまで経済的に成功したのかは判明しないが、フカヒレ・サメ皮・サメ肉がそれぞれ商品価値を有し、一定程度の需要があったとってよからう。

さらに同文では、はらわたや骨は肥料とされ、肝臓は肝油にされるというように「殆ど捨てるものなき有様」であるとまで述べる。しかし一方で「比較的利用の途少き肉の処理を合理化することは緊要の事」であるとして、1例として前述の「魚餅」の製造を提案する。説明によれば、「魚餅」はすでに基隆の工場で生産され、サメ肉を高野豆腐の形に切って乾燥し、これに味付けを加えたもので、遠足や演習の食料に最適、当時軍隊でも重宝されていたという。このことは『台湾日日新報』にも「日本食料の基隆工場は、以前より内地に向けてサメ皮を移出しており、本年1月以降、あわせて8,000枚に達する。品質は

³⁷ 作者不詳「捨てる所なき鱻の効用」（『台湾水産雑誌』261号、彙報、1936年）28～29頁。

³⁸ 「魚餅」とは魚肉の練り物全般を表すものであると思われる。『読売新聞』1975年2月6日「蘿蔔炒魚餅」には「魚ダンゴ」と記され、同紙78年6月5日の記事「生菜炒魚餅」には「かまぼこやはんぺんを中国では『魚餅』といいます」とあるから、「魚餅」の語はフィッシュボールからかまぼこ・はんぺんまで幅広い意味で用いられた。本文中の引用箇所は前後関係から主にはんぺんをさしているかと推測される。

優れ、価格はやや高い。しかしサメ肉はほとんど利用されていないので、ここに「魚餅」を製造する計画が持ち上がり、現在まさに工場を建設中で、本年の中旬ごろから製造を開始する³⁹⁾と見える。

こうして1930年代には、サメ皮の需要増を背景にサメ肉の商品価値を高めるための試みがなされていた。しかし、サメ肉は他の魚肉に比べて腐敗しにくいとはいえ、長期保存が問題となることは容易に想像できる。サメ肉の本格的な活用のためには、長期保存に耐えうる商品の開発が不可欠であった。そこで台湾総督府の主導のもとで試みられたのは「魚丸（フィッシュボール）」缶詰の開発およびその海外輸出であった。その際、中心的な役割を果たした人物が児玉政治であった。

4. 台湾総督府殖産局水産試験場技師・児玉政治と「魚丸」缶詰の開発 児玉政治なる人物

児玉政治とはいかなる人物であったか。彼の履歴を整理してみると、1894年（明治27）に大分県中津市に生まれ、1914年（大正3）に東北帝国大学農科大学（札幌）水産科に入学した。17年に同科製造部を卒業した後、翌年2月に台湾にわたって総督府殖産局に就職し技手となった。22年（大正11）には水産製品の視察および販路の調査のため、イギリス領香港、中国の海南島、仏領インドシナなどへ出張した。29年（昭和4）には水産試験場を兼務し、32年（昭和7）には技師に昇任した。同年11月15日には従7位に叙せられた。

台湾の水産畑を歩いてきた児玉は34年（昭和9）6月10日、わずか40歳にして急逝した。まさに台湾水産に捧げた一生であったともいえる。彼のために書かれないいくつかの弔詞が『台湾水産雑誌』に掲載されているので見てみたい。まず台湾鯉節同業組合は「殊に水産物製品中鯉節の製造に至りては、日夜孜々として之が品質の向上に専念せられ、為に本島産鯉節は其の面目を一新し、内地製品に伍して、中央に躍進するを見るに至りたり。之れ偏に先生が粒々辛苦の賜になり、又昭和五年当同業組合設立に当りては、当初より囑託として指導啓発に尽力せられたり⁴⁰⁾」と、第1に、児玉が台湾節の生産・品質向上に一役買った、第2に、台湾節の内地への売り込みに成功した、第3に、組合の囑託に任じていたなど、台湾のかつお節（台湾節）の開発・販売に多大な貢献があったことを語る⁴¹⁾。

続いて、札幌同窓会台湾支会は「台湾総督府技手に任ぜられ、爾来専心本島水産業のため精励事に当り、此の間或は南支・南洋に於ける斯業の調査研究に従ひ、或は水産行政の刷新と革正に当たり、又水産試験場の設置せらるるや、台湾総督府技師に任ぜられ、専ら君の専門とする製造加工の試験に従事し、本島水産界に残せし功績、蓋し甚大なるものあり。惟ふに本島水産加工及製造は、今後君に俟つ所頗る多く、本島水産興隆の気運、將に開けんとす

³⁹⁾ 「鱻肉製造魚餅」（『台湾日日新報』1936年7月19日）。

⁴⁰⁾ 「彙報 児玉技師逝去」（『台湾水産雑誌』231号、1934年）58～61頁。

⁴¹⁾ 台湾節については、林淑美前掲論文を参照。

るに当たり、君の如き篤学の士を失はるは、誠に惜むべし⁴²」と、台湾水産業における児玉の功績を称え、死を惜しんでいる。ここでは台湾の水産加工業・製造業について特に取り上げているが、これは後述のように魚丸缶詰の開発を念頭に置いたものであろう。

最後に、さきに登場した與儀喜宣の言葉を見てみよう。「総督府に在りて専ら水産製造方面の指導奨励竝に試験調査に任じ、本島水産界に貢献する所不鮮矣。殊に鯉節に関しては造詣最も深く、本島産鯉節の今日あるは、主として君の功績に因ると可謂。……近年本島及び南洋に饒産するふかに関し研究を進め、今や其の蘊蓄を傾注して、之が試験計画を樹て、將に其の実現を見んとするの際、君溘然として逝く。……其絶筆たる鱈工業計画書の如き、当時已に健康勝れざりしに不拘、部下と共に霄を徹すること数次に及びしと云ふ⁴³」。台湾水産界の大家であった與儀は台湾総督府水産試験場職員総代として弔詞を読み上げ、児玉の台湾節への貢献はもちろん、サメ資源利用に関する研究、サメを用いた工業計画書の作成にも触れ、実現を目前にして逝った児玉を憂いている。では、児玉のサメ資源利用に関する研究・計画とは何であったのだろうか。

児玉は亡くなる3年前の1931年(昭和6)11月2日から開かれた台湾水産会主催の水産事務講習会の課外講演として「台湾に於ける水産製造業の過去現在及将来」と題するテーマで話をし、将来性が見込みがある産業として魚丸缶詰製造業と魚油製造業の2つをあげている⁴⁴。前者は、近年5年間のうちにサメの漁獲高が倍増しているうえ、今後南シナ海や南洋の漁場を開拓すれば一層の伸びが期待できるなかで、これまでフカヒレのほかには、肉の一部がかまぼこの原料とされたにすぎなかった。また最近多獲されるようになったキグチ(黄花魚)・エソ(狗母魚)・ニベ(鮠)なども価格低廉であるから、これらを加工して魚丸を製造し、缶詰として販売すれば、本島人の嗜好に適うだけでなく、内地向けの移出品、中国あるいは南洋、海峡植民地、さらにはヨーロッパへの輸出品にもなりうるとし、魚丸缶詰の製造業を新興すべきであるとする。後者は、殖産局の試験の結果、サメの肝臓から採油することで、相当量の肝油を生産できるとした。ここでは前者の魚丸缶詰に注目してみたい。なぜなら児玉をはじめ多くの台湾総督府関係者および民間人が深く関わって開発されたことを確認できる興味深い食品だからである。

「魚丸缶詰業を新興せよ」

児玉が残した文章としては2篇の「魚丸缶詰業を新興せよ(一)(二)」がある⁴⁵。そこにうかがわれる魚丸缶詰の開発の経緯は、以下のようであった。

⁴² 註(40)に同じ。

⁴³ 註(40)に同じ。

⁴⁴ 児玉政治「将来企業の見込ある台湾水産製造業」(『台湾水産雑誌』194号、1932年)8～12頁。

⁴⁵ 児玉政治「魚丸缶詰業を新興せよ」(『台湾水産雑誌』224号、1933年)、同「魚丸缶詰業を新興せよ(二)」(『台湾水産雑誌』225号、1933年)。

サメは元来、亜熱帯・熱帯地方など温暖な海に多く分布し、日本では年間の総漁獲高はわずかに 2200 万斤、価格にして 140 万円にすぎなかった。ところが、台湾はサメ漁を専門とする漁船がないにもかかわらず、年間漁獲量 800～1200 万斤にも達し、逆に価格ははなはだ低廉で 43 万～93 万円にすぎない。かような状況は台湾の水産業が十分に「経済化」されていないことに由来し、今後、サメ肉を含む「完全なる利用法」が開発され、新しい販路が開拓されれば、その将来はきわめて有望である。

しかし、台湾のサメ利用はフカヒレ（「鱧鰭」「堆翅」）のほかは、サメ肉を本島人が一部食用にし、またかまぼこ・ちくわの原料として使用する、あるいはサメ皮を澎湖地方で製造し、肝油を台北・高雄で生産するのみで、粗悪な商品が多く、生産高も多くはない。これらを整理したのが図 4⁴⁶である。つまり台湾ではいまだ利用法が十分には確立されておらず、事態としては欧米も日本の内地も同様であった。

図 4 サメの「全魚利用」法

部位	利用法
鰭部	鱧鰭・堆鰭(主として支那民族嗜食す。対支輸出品)
皮部	魚皮(主として支那民族嗜食す。将来の対支輸出品)・鞣革(……国内消費及海外輸出品)
骨部	明骨(主として支那民族嗜食す。将来の対支輸出品)
肉部	蒲鉾・竹輪・魚丸等の原料(消費及海外輸出品) 鱧の垂(主として支那民族嗜食す。将来の対支輸出品)
内臓(肝臓)	鱧油(主として工業用)
其他の廃棄物	動物飼料・農業用肥料

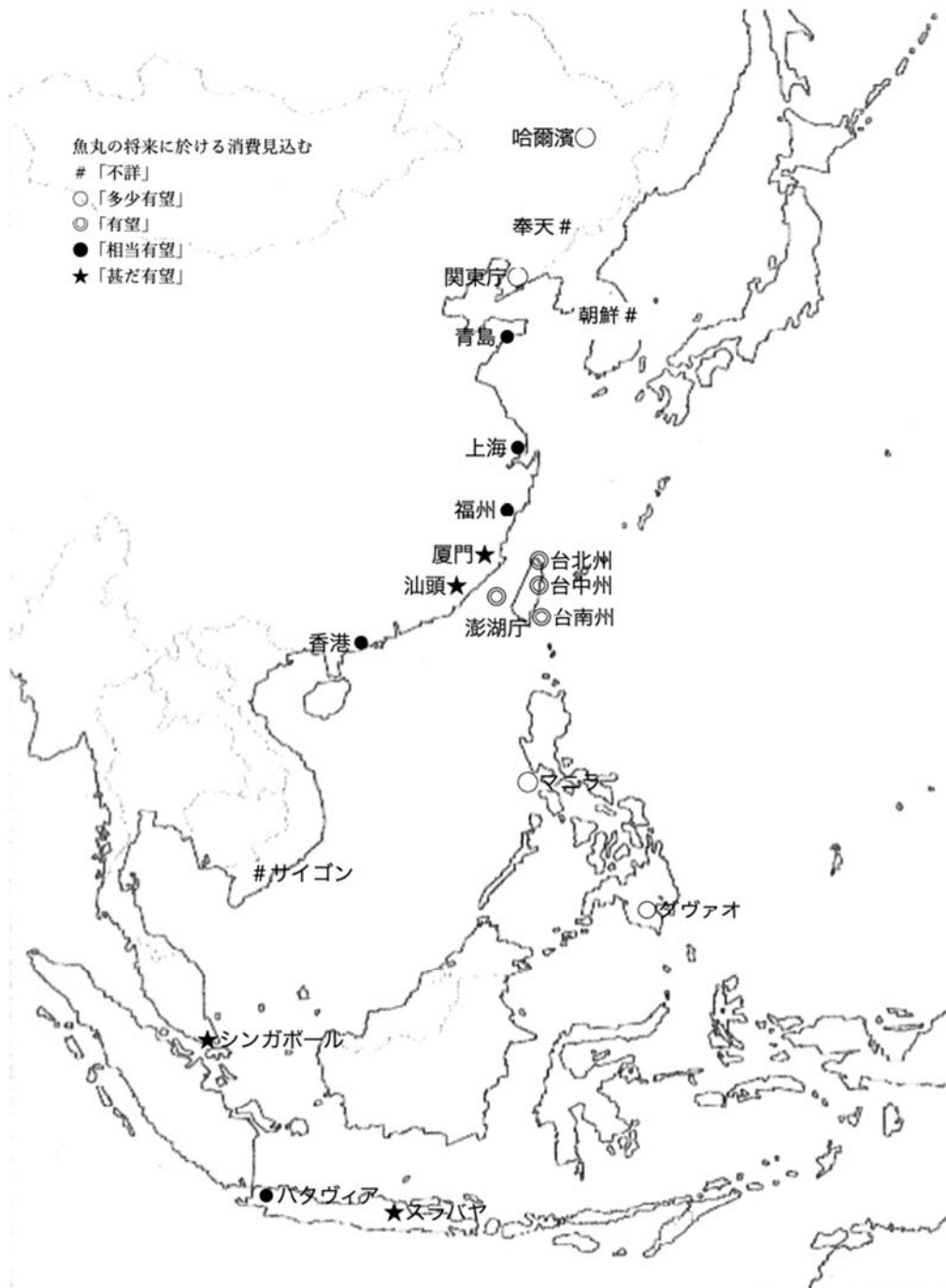
最も重要な課題であり難問であったのは、魚体重量の 60%を占めるサメ肉の処分であった。たとえ、かまぼこ・ちくわの原料としても、消費量はほんのわずかにすぎず、将来の大いなる発展は見込めない。ただし、もし島内はもちろん、島外への広く移輸出できる新製品を開発できたならば、サメ肉の大量処分が可能になるだけでなく、サメ皮の買い上げの単価も必然的に低下し、鞣革加工業にとって有利となり、また他の加工品にも良い影響を及ぼし、島内各産業の発展を見込むことができる。

そこで児玉が着眼したのが魚丸缶詰であった。児玉によれば、魚丸缶詰はすでに台湾や中国、あるいは南洋方面などの一部にて試製・販売され、大いに嗜好されており、今後は内地や朝鮮への移出のほか、欧米への輸出も視野に入れるべきである。従来、魚丸は各家庭の手製の料理にすぎなかったが、今後は優良な製品を安価に大量生産し、長期保存できるよう、新式の機械装置を使って本格的な缶詰として製品化しようというのである。児玉はかかる

⁴⁶ 児玉政治「魚丸缶詰業を新興せよ」(『台湾水産雑誌』224号、1933年)より作成。

事業を本格化するために、1933年6月に事前に島内の各州庁のみならず、朝鮮・満洲・中国・海峡植民地の在外領事館に依頼し、魚丸の生産、消費、嗜好状態、販売取引状況、本島からの搬出の見込みなどについて調査を実施した。その調査地点を示したのが図5である。

図5 台湾水産試験場の依頼によってフィッシュ・ボールの販路等が調査された都市・地域



この図からわかるとおり、北は満洲のハルビン（哈爾濱）から、南は蘭領東インドのバタヴィア・スラバヤまで、かなり広範囲の都市・地域で調査が実施された。どうも見玉は 28 の領事館に依頼したが、返答があったのは計 20 であったらしい⁴⁷。これらは満洲のハルビンが内陸部にあるのを除けば、他はほとんどが沿海部に位置する。なぜこれらの都市・地域が選択されたかは不明であるが、日本の植民地であった朝鮮や台湾（台北州・台中州・台南州・澎湖庁）、租借地であった関東庁（旅順）や満州国内のハルビン・奉天（現在の瀋陽）のほか、中華民国のチンタオ（青島）・上海・福州・アモイ（廈門）・スワトウ（汕頭）、その他、香港、シンガポール、ダヴァオなど沿海の都市・地域に魚丸を食べる習慣があったのをある程度知っていたのではないか（前述のとおり、1922 年に出張）。調査時にすでに魚丸を食べる習慣があり、それを参考にして製品を作れば、将来的な販路として期待できるからである。

領事館の返答は、見玉によって良い順に「甚だ有望」「相当有望」「有望」「多少有望」の 4 つの段階に、「不詳」を加えた計 5 つのカテゴリーに分けて整理されている。「甚だ有望」に認定されたのはアモイ、スワトウ、シンガポール、スラバヤの四都市である。特に前 2 者は生産地となる台湾の対岸の都市で距離的にも近く、輸送に便利な位置にあたる。調査では、魚丸の生産及消費現況についてもコメントが付され、当時の北東～東南アジアに魚丸を食べる習慣があったか否か、どの魚類を好んで食し、いかに加工したかがわかり興味深い。アモイの魚丸は、魚屋行商人がサメ・エソ・タイなどを原料として販売を目的とするものと、料理屋ないし一般家庭で自家生産するものがあり、主にスープの具材とされた。スワトウでも大規模な工場はないものの、サメ・うなぎ・えび・稚魚などを用いた魚肉の製造が盛んであった。シンガポールでも同様に大規模な工場はないが、サメ・いわしを原料に家内工業で製造され、一般の在留中国人（華僑）に広く消費されていた。一方、スラバヤでも在留中国人が自家で製造・消費していたうえ、現地人の間にも「トラシ（小えびを発酵させたもの）」という魚丸の類似品があって日常食品として盛んに消費されたい。

なおシンガポールについては、総領事田村貞治郎からのやや詳細な回報が残されており、内容は以下の 3 点に整理できる⁴⁸。第 1 に、中国人が家内工業でムロ魚（ムロアジ）やサメなど安価な魚を原料として魚丸を製造、中国人の飯店・麵店・露店式の飲食店のほか、飲食物を扱う商人の需要に応じている。しかし人口の 7 割（約 35 万人）を中国人が占め、一般家庭の消費は取るに足らなくとも、飯店の需要は年間相当量に及ぶであろう。第 2 に、魚丸は麵類や料理の具材として重宝されるであろうが、マレー人やインド人はカレーのような

⁴⁷ 「魚丸の缶詰試験一段落を告ぐ、四月上旬品評会を開き九年度には大々的試験」（『台湾日日新報』1934 年 3 月 17 日）。

⁴⁸ JACA（アジア歴史史料センター）Ref.B09042153600、昭和 8 年 8 月 31 日「水産関係雑件 第二巻 / 8. 英国（除加奈陀他含属領地）」魚丸（フィッシュボール）関係」（外務省外交史料館）。

香辛料を多く含むものを好むから、魚丸が彼らの嗜好を喚起するかは予測困難である。第3に、こうした点を踏まえれば、急激な消費の増加は見込めぬまでも、一定程度の需要は期待できる。シンガポールでは中国人の需要が大きかったわけである。

次に「相当有望」に認定されたのがチンタオ・上海・福州・香港・バタヴィアの5都市で、空間的には「甚だ有望」の諸都市のほぼ外側に位置する。チンタオでは中国人の間で自家用としてかなり普及していること、上海ではえびを材料としたものが中国人に嗜好されていること、福州では小規模な手工業による生産があり、労働者や子供の間食として消費されているという。上海には詳細な報告も残されており、えびボールはかなり消費されているが魚丸はないこと、かくして消費の見通しは不明であるが、数年前に広島水産試験場が油牒品（油で揚げたもの）を中国人に試食させたことがあったが、あまり受け入れられず、むしろ中国人の話では製品は水煮にして、調理は中国人に任せた方がよいのではということであった。将来的には宣伝の努力をすれば消費も見込めるかもしれないという⁴⁹。

一方、香港でも広く自家用に製造・消費、バタヴィアでも在留中国人の間でサメ・いわしを材料に自家用に製造・消費されているとされる。こうして見ると「甚だ有望」には及ばないものの、魚丸や類似品が広く家庭で自家生産され消費されている都市群であったことがわかる。

「有望」は台北州・台中州・台南州・澎湖庁で、すべて植民地台湾である。報告はやや具体的で、台北州では魚丸の専門的な製造者は十数名あって、その他は必要に応じて自家生産し、年間の生産高は約19万斤（100斤8～10円）に達する。台湾料理⁵⁰の料理屋で毎日消費され、一般の家庭内では冠婚葬祭に用いられることが多い。台中州では年間の生産・消費高は約五万斤、料理店・飲食店・一般家庭において自家用に製造される。台南州でも同様に料理店や飲食店で常時消費されるが、一般家庭では冠婚葬祭に用いる。大部分は自家生産で、相当の生産・消費量があると想像される。澎湖庁では商品としての販売はなされず、生産高は不明であるが、冠婚葬祭などの漢席料理あるいは中流以上の家庭の日常副食品としてかなり多く生産・消費され、年間約3000円に達すると推算される。このように台湾ではすでに相当程度、魚丸の食習慣が定着し、生産・消費されている。台湾料理屋・飲食店のほか、中流以上の家庭において、あるいは冠婚葬祭など特別な時などにより消費されていた。食品としての魚丸の定着はうかがわれるものの、すでに専門業者や自家生産が発達しており、これ以上の急速な消費拡大は見込めないことから、児玉たちの評価も「有望」に止まったのではないだろうか。

⁴⁹ JACA（アジア歴史史料センター）Ref.B09042152100、昭和8年8月22日「水産関係雑件 第二巻 / 3. 中国/二」魚丸（フィッシュボール）」（外務省外交史料館）。

⁵⁰ 台湾料理という言葉は1898年に出現した。日本人が台湾当地の料理をさして用いたもので、日本の和食と異なる宴席料理を意味した。曾品滄「日治時期台湾菜譜的演進与東亞食文化的跨境流動」（『台湾史研究』25巻3期、2018年）46頁を参照。

「多少有望」はハルビン・関東庁・マニラ・ダヴァオの四都市であるが、コメントを見るかぎり、皆無ではないものの、あまり過大な期待はできないようである。満州国のハルビンは「魚丸子」という水煮製品があり、中華料理店でスープの具材として用いられ、自家生産されているが、関東庁では魚丸および類似品の生産はなく、獣肉のだんごなど類似品がある程度、米領フィリピンのマニラ・ダヴァオでは、前者で需要者にかぎり自家生産・消費するが、後者にいたっては現在生産・消費ともになしとされ、まったく期待できないわけではないが、少なくとも食習慣としてはほとんど定着していないと判断できる。マニラからの詳細によれば、三井物産をはじめとする食料品の取扱いについて照会したところ、魚丸の輸入、工場における生産などは確認できず、需要者による自家生産・消費である。フィリピン人は魚肉を食べる場合、マンテカ（椰子油）で揚げたものがあるから、魚丸も揚げ物として加工すれば嗜好に適し、また保存も可能であって一挙両得であるという。しかしそもそもフィリピンは魚介類が豊かであり、かまぼこなどの材料も潤沢であるから輸出は難しい。かつて内地人が委託販売したが売れ行き不良であったとやや悲観的に述べている⁵¹。

このように「多少有望」に分類されたハルビンや関東庁はそもそも魚丸を食べる習慣がなく、一方、フィリピンは魚介類が豊富で、すでに他の料理法で調理・摂取されているため、魚丸の販売には不向きであると判断されたい。

最後に「不詳」とされた奉天・朝鮮・サイゴンを見てみよう。奉天と朝鮮では生産がほとんどなく、自家用に僅かに食されるにすぎない。サイゴンは「不詳」とされたわりには記載がやや長く、魚丸の生産こそないものの、魚肉を発酵させた「ニョクナム」、豚肉を圧縮して椰子の葉に包んで発酵させた「ネム」などがベトナム人や在留中国人の間で盛んに消費されていることが紹介されている。

以上の調査を通じて興味深い点がいくつかわかってくる。第1に、詳細な経緯こそわからないものの、サメ肉を用いた魚丸缶詰の開発・生産・輸出にこだわる児玉は、かなりの時間と労力を割いて丁寧にその見通しをさぐろうとしている。児玉の熱意に動かされた領事館が詳細な報告書をあげたのであろう。第2に、魚丸という1つの食品の開発にすら、北東アジアから東南アジアまで広範囲の空間にわたって調査を依頼し、販路をさぐろうとしている。類似の食品があるか否か、販路の拡大が見込めるかなど、戦略的なマーケティングが展開されている。第3に、それぞれの調査地の現地人や在留中国人などの食習慣や、具体的な嗜好品をあげながら、魚丸が受容されるか否かを多角的な視点から検証しようとしている。シンガポールではインド人やマレー人の好む味覚までも意識している。魚丸の開発がその地の人々の食文化・食習慣に適するかどうかも考慮しながら生み出されていたことに気づかされる。

⁵¹ JACA（アジア歴史史料センター）Ref.B09042279500、昭和8年7月「食料品取引関係雑件 第一巻 / 16. フィッシュボール」（外務省外交史料館）。

魚丸缶詰座談会・魚丸試食品評会の開催

右に見たような努力をへて、魚丸はいよいよ製品化されることになり、各方面の関係者を招いて魚丸座談会が開催されるにいたった。『台湾日日新報』1933年10月7日の記事では、サメ・キグチ・エソ・ニベなどの魚肉は徹底した利用法が講じられていなかったが、魚丸の缶詰を製造すべく本年度から予算が計上されていることを報道、「魚丸は料理の材料としては必須のものであるから島内消費に向ける外、その余剰は内地に移出すべく目論まれて居り、更に将来は外国輸出をもなす計画である」ときわめて楽観的な見通しが述べられている⁵²。

『台湾水産雑誌』でも1933年10月21日午前9時から正午まで開催された魚丸缶詰座談会の内容について詳細に報じているから検討してみることにしよう⁵³。この座談会は台湾総督府水産試験場主催、場所は総督府貴賓室控所で行われた。出席者は図6のような20名であった。総督府水産課長の劉明朝のほか、前述の水産試験場長で座長に指名された與儀喜宣、さらに児玉政治、上妻定道らが顔をそろえた。異色の参集者としては台湾随一の台湾料亭江山楼（図7⁵⁴）の主人呉江山⁵⁵、庖厨部の李氏、海産物貿易商の鄭氏、初田氏といった江山楼関係者があげられる。また台湾でサメ皮の原料を収集していた谷崎広樹も参加している。児玉らが幅広い人々に声をかけ、魚丸生産に尽力していたことがうかがえる。

⁵² 『台湾日日新報』1933年10月7日「雑魚の利用法 魚丸の缶詰に製造」。ほぼ同じ内容の中国語記事が『台湾新民報』1933年10月7日「在基隆建設魚丸缶詰製造工場、以図売出内地外国」にも見え、台湾の人々の目にも留まった可能性がある。

⁵³ 「魚丸缶詰座談会の概要」（『台湾水産雑誌』225号、1933年）。

⁵⁴ 「莊永明書坊：大稻埕名酒樓之三：江山樓」（<https://yahoo.jp/cVgPJF>）

⁵⁵ 呉江山は福建省同安の出身で、台湾に渡って商業に従事した後、東薈芳という台湾料理店を合同で経営した。その後、1921年に巨資を投じて大稻埕に江山樓を開いた。江山樓は名声を誇り、臺灣料理的代表的な料亭として認められた。1923年、当時の皇太子裕仁（後の昭和天皇）が訪台したさいには東薈芳と共同で宴席の場を担当した。呉は1927～28年に『台湾日日新報』に「台湾料理の話」22篇を連載している。（曾品滄「日治時期台湾菜譜的演進与東亞食文化的跨境流動」（『台湾史研究』25卷3期、2018年）56頁を参照。

図6 魚丸缶詰座談会の出席者

職務	氏名	職務	氏名
総督府水産課長	劉明朝	台北市日新町海産物貿易商	初田
総督府水産課	副島伊三	台北市表町旭商事合名会社	長瀬信二
同上	友寄隆	台北市若竹町一ノ二	谷崎廣樹
台北州技手	杉田豊蔵	台北市建成町四ノ六	楊天錫
同上	大竹英雄	基隆市社寮町水産製造	前田末吉
台湾水産会技師	佐々木武治	新竹州中壠郡楊梅庄	黄建福
日本水政新聞社台北支局長	大谷銀造	総督府水産試験場長	與儀喜宣
台北市日新町江山楼	吳江山	総督府水産試験場技師	児玉政治
台北市日新町庖厨部	李	総督府水産試験場技手	佐藤里治
台北市日新町海産物貿易商	鄭		上妻定道

図7 江山楼



座談会の冒頭、與儀は「今回当試験場に於て本島鱻肉利用の目的を以って、魚丸缶詰を試製し、将来南支・南洋方面に販路を需むる計画を樹てて居ります。就ては此際其の製造法の是非、缶装・販売方法・販路等に関し、各位多年の研究及経験に依る十分なる御意見を伺ひ

まして、大に参考に資度いと思ひます」と切り出し、最初に児玉がサメ肉の生産および利用、魚丸缶詰の製造について語っている⁵⁶。その後、與儀が出席者に促して魚丸缶詰に対する意見を求め、児玉が答えるかたちになっている。そこで討論されたのが以下の諸点であった。

第1に、製造法や味付けである。ここでは江山楼の主人吳江山の積極的な発言が目につく。吳は島内ではボイルドのみを用い、油で揚げたものを用いない、さらに魚丸に塩味を付けない方がよいとする。また與儀が「ニンニクを用ひては如何」、劉課長が「寧ろ生薑を入れる」というと、吳は「白砂糖及味醂は従来は用ひない、但し福州方面では砂糖を用ひるが本島と南支那には之が向かないから寧ろ味醂の代に薑を用ひた方がよいと思ふ」と、砂糖を用いた甘味を好む福州（内地向けも同様）と、生薑（しょうが）の辛味を好む台湾と中国南部とを区別して提案する。谷崎がサメ肉の臭みを如何に抜くのかたずねると、児玉は「成るべく晒せばよろしい。兵庫県水試の報告には鱈肉は新鮮な程臭気が高いとも云ふて居ます」と答え、谷崎も「秋田方面では一週間も置いてから蒲鉾の製造を初める。ネコマダキといふ猫も之を顧みないといふ程度になってから製造に着手すれば鱈の臭気は抜けるといふて居る」と臭みを抜く方法を互いに披瀝し合っている。

第2に、価格である。児玉が1函4ダース入りで5~6円というのに対し、吳は「本缶詰の内容は非常によく出来て居る。色もよろし、味もよろし」と満足感を示したうえで、「只幾分大きさは少い感あり。而して一個三厘として一缶に三十六個入（10銭8厘、引用者補）にすれば相当売行の見込があると思ふ。市中でサザエの缶詰は一個十六銭であるから其れと同価以下になればよいと思ふ」と述べ、サザエの缶詰と比較してやや割安感のある1個3厘を提示する。それは市中で販売されているものを意識していたらしく、「〔魚丸は市中では〕一個五厘として居ります。一缶の量は三三~三六個は適当で一缶で一どんぶりになる位でよい」と補っている。

第3に、販売方法および販路である。容器については、鄭氏が「アモイ辺の料理屋では六斤缶位の物は向くだらうと思ふ。レットルは全部英字を用ひ日本の名称などは用ひぬ方はよろしい」と発言したのに対し、初田氏が「罐詰として内容が見ゆるやうにすれば猶宜しいアモイ辺では相当販売があると思ふ」と応じて、さきに「甚だ有望」にあげられたアモイへの期待とともに、日本製であることがわからないようにした方がよい——日貨ボイコットと関わるのであろうか——という時代の複雑な状況をも垣間見せている。そして最後に與儀がアメリカのカリフォルニアにも魚肉の揚げたものの需要があり、南洋向けにも有望であることを語って結んでいる。

以上のように、座談会では魚丸缶詰開発の総責任者の児玉はもちろん、座長の與儀、江山楼関係者の吳らも重要な発言を行っている。右にすべてを紹介できたわけではないが、魚丸缶詰を開発・生産するのに、わざわざ台湾の有名料亭の主人の意見までも聴取し、一大輸出品に育て上げたいという熱意が十分に伝わってくる。サメの「全魚利用」のためにも、最

⁵⁶ さきに紹介した児玉前掲「魚丸缶詰業を新興せよ」がそれにあたる。

も困難な課題であるサメ肉の利用法を軌道に乗せたかったのであろう。この座談会は『台湾新民報』1933年10月22日「以沙魚造魚丸缶詰、擬進出南洋南華、水産試験所新計画（サメで魚丸缶詰を製造し、南洋・中国南部に進出する、水産試験所の新計画）」や、『台湾日日新報』1933年10月23日「魚丸缶詰製造、販売の打合わせ」という見出しで発表され、後者では「島内消費は勿論対岸、南洋貿易にも非常に有望であると云ふことに意見一致し、基隆の試験場で試験的に製造にかかり、本年末か明春勿々に製造品評会を開」き、「廈門、汕頭、福州方面の需要だけでも百二十万円に上り、南洋方面でも四五百万円位は輸出し得るやうになる可く有望視されている」と魚丸缶詰の前途有望なることを謳っている。

さらに翌34年3月の『台湾日日新報』の報道では、4月上旬に試食品評会が開催されること、出品される魚丸はボイルド白、ボイルド赤、油漬け、トマト漬けの4種類に決定したこと、これらを料理屋営業者や水産関係者に試食・品評してもらったうえで製品化すること、魚丸はサメや雑魚の肉で製造され、中国料理には非常に珍重されるものであるから、有力な実業家の目に留まるであろうことを述べている⁵⁷。そして実際に4月18日午前10時より午後1時まで、あの江山楼において試食品評会が二名の招待客を招いて開催された。総督府水産課長の劉明朝、台北市桑田商会の桑田剛助、アモイ周盛隆洋行の周源昌、総督府水産試験場場長の與儀喜宣、技師の児玉政治らが参加した。会の冒頭、與儀が「本品は将来支那竝に南洋方面にまで輸出する品であると云ふことを御了知の上、総ゆる点から忌憚のない御意見を伺いたい」と述べた後、魚丸の色・味・量・硬さ・弾力性の有無などについて熱い議論が交わされた⁵⁸。

しかし、本章の冒頭に記したとおり、34年6月10日、総責任者ともいふべき児玉が急逝してしまう。児玉は魚丸缶詰の製品化（事業化）を見ることなくこの世を去ったのである。サメ肉を含む「全魚利用」を試みた児玉の熱意が相当であったことは弔詞からも十分に汲み取れる。フカヒレからサメ皮、さらにサメ肉へという利用の流れが経済的な効率性を求めたものであったことは間違いない。児玉の挑戦はサメ皮の需要とサメ肉の処理問題、それを背景としたサメ肉の魚丸缶詰としての製品化という最終段階に位置したものであったが、それは奇しくも現在の我々もが抱えているサメの「全魚利用」という大きな課題に応えようとしたものでもあったのである。

おわりに——台湾総督府時代におけるサメ資源利用の位置

最後に、その後、魚丸缶詰がたどった道を確認しておくことにしよう。児玉が亡くなって3年後の1937年、『台湾水産雑誌』が以下のように報道している。「故児玉技師生存中より試験の魚丸缶詰は其後幾回の試験の結果、漸く成功し比島及廈門方面の注文を受くるに至

⁵⁷ 「魚丸の缶詰試験一段落を告ぐ、四月上旬品評会を開き九年度には大々的試験」（『台湾日日新報』1934年3月17日）。

⁵⁸ 「魚丸缶詰試食品評会」（『台湾水産雑誌』230号、1934年）。

った⁵⁹」。何度かの試験をへて児玉の夢は叶い、フィリピンとアモイから正式な注文を受けたようである。翌年の同誌にも「魚丸缶詰は先年台湾総督府水産試験場で試製、一般の好評を博したが、高雄州水産試験場では更に之を事業化すべく、左の通試製し、目下台湾水産工業株式会社の手を経、各地に試売中である。……将来の見込は前記試売の報告が纏らない中は何とも申しかねるも、試食会を開いた所、頗る良評を博した⁶⁰」とあり、いまだ試売段階とはいえ、試食会なども開催して、事業化も十分に視野に入っている。

しかし、日中戦争が勃発し、日本が長い戦争へと突入してしまうと、魚丸缶詰業は停頓してしまう。台湾総督府殖産局水産課編『台湾水産要覧』には「鱻肉を利用した魚丸缶詰工場として蘇澳に三和水産株式会社及基隆に陳五湖缶詰工場あり、主として前者は南洋華僑を対象とし、後者は島内消費を目的として何れも昭和十二年に工場建設を見たるも今次事変により前者は排日、後者は空缶不足により事業休止の状態である⁶¹」とあるように、蘇澳の三和水産株式会社は排日運動、基隆の陳五湖缶詰工場は空缶不足の影響によって停業のやむなきにいたったのであった。

児玉らによるサメの「全魚利用」への挑戦はフカヒレ、サメ皮の需要を背景に、何とかサメ肉の需要を喚起しようとする中で行われた。むろん、本論冒頭で見た現在の環境保護の観点から進められている「全魚利用」とはバックグラウンドがまったく異なり、単純な比較は控えねばならない。ただし、児玉らの努力を過去のものとして忘却するのは如何なものだろうか。販路を広く想定し、異なる民族、異なる地域の食文化・食習慣までも調査・理解しながら、サメ肉を用いた魚丸缶詰の開発に努めた児玉らの熱意は、高級食材としてのフカヒレのみが重宝される状況にある現在だからこそ、「全魚利用」という食物利用の理想形を追求しようとした1事例として想起されるべきなのではなかろうか。

⁵⁹ 「魚丸缶詰製造愈民業として計画」（『台湾水産雑誌』262号、1937年）43頁。

⁶⁰ 「彙報欄 高雄水試の魚丸缶詰」（『台湾水産雑誌』277号、1938年）64～65頁。

⁶¹ 台湾総督府殖産局水産課編『台湾水産要覧』第四章製造業、第四節主要製造業、一食品製造業（2）其の他の缶詰（1940年）57頁。

VI. 謝辞

本共同研究は公益財団法人 JFE21 世紀財団 2019 年度アジア歴史研究助成による研究成果の一部である。本来ならば、この研究成果はより早く公開されるべきであったが、2019 年末から発生した新型コロナウイルス感染症のパンデミックのため、調査がまったく不可能となり、共同研究それ自体が停頓するようになった。2020 年、2021 年もコロナ禍を抜け出せないでいるが、われわれも徐々に研究方法を変更し、2019 年度に実施しえた現地調査と、それまでに収集した文献史料の読み込みを中心に研究を進めることとし、こうして無事に成果を公開することができた。コロナ禍にあっても我慢強く、そして温かな支援を継続してくださった公益財団法人 JFE21 世紀財団の皆さまには本当に感謝の思いでいっぱいです。ご期待に添えるような成果ができたか否かは、今後の評価を俟たざるをえませんが、ここに記して厚くお礼を申し述べさせていただきます。