

# マグロ漁業の危機と存続の検証

東京海洋大学海洋科学部海洋政策文化学科

准教授 濱 田 武 士

第 519 号  
(第 45 卷 第 3 号)

編 集 財団法人 東京水産振興会  
発 行

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

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

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

昭和四十二年七月

財団法人 東京水産振興会  
(題字は井野碩哉元会長)

目次

マグロ漁業の危機と存続の検証

第五一九号

一. はじめに.....	3
二. CITESショックの総括と国際資源管理体制の形成.....	6
三. マグロビジネスの動向.....	11
四. 窮地に立たされた漁業経営.....	27
五. 存続の検証.....	45

時事余聞 編集後記



濱田 武士

略歴

▽一九九九年三月北海道大学大学院博士後期課程修了、二〇〇二年五月東京水産大学助手、二〇〇六年十月東京海洋大学助教授(現在、准教授)

専門・漁業経済学  
最近の著作『伝統的和船の経済―地域漁業を支えた「技」と「商」の歴史的考察』(農林統計出版、二〇一〇年十月発行)

# マグロ漁業の危機と存続の検証

東京海洋大学海洋科学部海洋政策文化学科

准教授 濱田武士

本号の最終校正稿提出直前の三月十一日十四時四十六分、大震災が発生しました。三陸沖を震源とするマグニチュード九・〇の巨大地震です。国内観測史上最大のこの地震は、大津波を発生させ、三陸から常磐の沿岸域を襲いました。その後、休むことなく状況を伝える続けるメディアには、幾度となく、壊滅した沿岸の街や漁村の姿が映し出されました。これまで私が調査で訪問し、お世話になったフィールドばかりでした。荒れ果てたそれらの地が映像に映るたびに、沈痛の思いが込み上がりました。

本号執筆のために訪問した宮城県気仙沼市をはじめ、映像に出てきたこれらの街々

には、これまで私の取材に快くご協力いただいた沢山の方々があります。漁業者、漁協関係者、卸業者、流通業者、加工業者、造船関係者、行政関係者の皆様です。講師を務めさせていただいている全国漁業協同組合学校を卒業し、地元陸前高田に戻ったばかりの教え子もいます。

また、津波による漁業などへの被害は、三陸・常磐のみならず、北海道から九州に至る太平洋岸の大変広い範囲に及んでいるようです。

今、私は、関係者皆様に対して、何もできず、忸怩たる思いで、状況を見守っています。懸命の救出作業が続いています。被災された全ての方々のご無事とともに、亡くなられた方々のご冥福を心よりお祈りいたします。

二〇一一年三月十五日

濱田武士

## 一．はじめに

かつて魚食文化と漁労文化は一体の関係であった。そのため、魚を巡る経済は、漁労文化と魚食文化を基盤としてきた。しかし、昨今、食の簡便性が追求されたことで、魚食文化の衰退が著しくなり、それに伴って、漁労文化も危機に瀕している。

こうした状況の下で活発化してきたのが魚食普及運動である。魚を食してもらおうと同時に漁業の重要性を訴えるこの運動は、魚種、地域問わず、様々な形で実施されている。その運動が、ついに最近では「魚の王様」とまで呼ばれたマグロにまで及んできているのだ。マグロ漁業者あるいは生産者団体、流通関係者のみならず、「漁藝」を名乗るロックバンドの船長(?)や「ウエカツ水産」を名乗る漁師のような水産庁の一職員までもがその運動に乗り出し、ちょっとした社会現象となっている。つまり、それだけマグロ漁業は存続の危機に直面しているということなのである。

確かに、マグロ漁業は危機である。特にここ数年は、メディアでもかなりの頻度で取り上げられるようになってきた。しかし、その内容は「我々日本人はマグロを食べ続けることができるのか」という判で押したような言説に代表される資源問題に終始している。これではマグロ漁業の危機の本質は一向に見えてこない。

筆者は、散発的ではあるが、FAO勧告(一九九八年)による二割減船以来、マグ

口漁業経営者あるいは流通関係者への取材を行ってきた。一〇年前は、まだ意欲的な声が聞かれたが、昨今は、全体的に意欲消沈しており、かつて優秀な成績を残していた漁業者ですら持ち船を減らしながらギリギリの経営を強いられている。また、優良経営者の中には、撤退のタイミングを見計らっていたり、漁船を海外に輸出し技術供与をした、あるいはしようとしている漁業経営者もいる。つまり、もはや日本国内に経営基盤を置いていてはマグロ漁業を続けられないという考えが強まっているのである。

つまり、マグロ漁業の危機の本質は資源の枯渇ではなく、こうした漁業経営者の投資意欲の喪失にあると筆者は考えている。ではなぜ、意欲を喪失しているのか。それは、マグロ漁業の経営が、年を追うごとに、ハイリスク・ローリターン構造に向かっているからである。しかし、そのことがどの程度深刻さを極める事態となっているのか、十分に社会に認識されているとは到底思えない。その理由は、マグロ漁業の経営の特性にある。

一般論でいうと、漁業経営の状況には、当然のことながら優劣があり、置かれている事情もそれぞれに異なっている。資本蓄積を怠らず、金融機関から優良扱いされている経営もあれば、破綻懸念先として不良債権扱いされている経営体もある。それらの経営間の能力の格差は大きい。

しかしマグロ漁業の場合、経営が前方と後方の関連産業からなる産業構造に大きく規定されるという特性を持っている。そのため、個別の経営体だけで改善できることも自ずと限られてくる。詳細は後述するが、この前方後方に規定された構造そのものがハイリスク・ローリターン構造を形作る最大要因となっているため、たとえ優良経営者といえども、その構造には抗いようがないのである。

さて、筆者は、昨年九月から各地の遠洋マグロ延縄漁業を営む経営者を訪問し、漁場利用の状況や漁業経営の状況などを聞いてきた。もちろん、ほとんどの経営者は、漁業経営を現状維持することもままならない状況であった。しかし、そのような状況でも、魚食普及運動に汗を流し、地道な運動として、将来に繋げようとしている経営者も複数いた。漁業文化は、長い歴史の営みの中で編まれてきた日本土着の産業文化である。それが故に、一度喪失すると復興することは不可能に近い。漁業文化を絶やさか、絶やさないかは、こうした漁業経営者の行く末に掛かっているといっても過言ではない。

本稿では、彼らの取り巻く環境として、現在の国際管理体制を概観すると共に、彼らから得た取材記録から、マグロ漁業の危機の本質について論じることとする。そして、本当にマグロ漁業は存続できるのか、を最後に検証してみたい。

## 二. CITES ショックの総括と国際資源管理体制の形成

ここ数年、マグロに関する話題は尽きなかった。その最大の山場は、二〇一〇年三月であった。ワシントン条約(CITES)の締約国会議において、大西洋クロマグロが付属書Ⅰに登録されようとしていたからだ。提案国は、小国モナコであった。そしてモナコに提案を呼びかけたのは、大西洋マグロ類保存委員会(ICCAT)の資源管理能力に見切りをつけた環境NGO・WWFであった。

もし、大西洋クロマグロが付属書Ⅰに登録されることになれば、大西洋の資源とはいえ、マグロ生産大国、マグロ消費大国である日本は多大な経済的打撃を受けていたであろう。大西洋で日本漁船がクロマグロを漁獲しているということだけでなく、地中海産の大西洋クロマグロのトロ商材が量販店や回転寿司で大量に取り扱われていることから、そのことは容易に想像できた。日本政府が反対の意向を示していたことは言うまでもない。

付属書Ⅰへの登録は必至だとの見方がひっきりかえったのはなぜか

しかし、なぜか、ワシントン条約締約国会議での議論が始まるまでの日本メディアの論調は、概ね付属書Ⅰへの登録は必至だ、というものであり、「登録はやむを得ない」といった感を残すものが多かった。せいぜい、マグロの魚食文化崩壊の危機を煽るぐ

らいであった。

その背景には、締約国会議においてモナコ提案が可決されるという「票読み」があった。事実、大西洋クロマグロの輸出国であったEU諸国や米国などの先進国は、困惑しながらも最終的にモナコ提案に賛同するという情報が事前に発信されていた。そのこともあり、国際世論の意向は「付属書Ⅰへの登録容認」になってしまっていたのである。欧米・先進国を覆う環境問題全体主義(自然から人間を排除した西洋的自然観の押し付け)がそうさせたのかもしれない。いずれにしても、こうした国際世論形成には、地域漁業管理機関(RFMO)に参加し、各国政府に付属書Ⅰへの登録賛同を働きかけた環境NGOのロビー活動の影響もかなりあったものと思われる。

他方、国内でも、賛同する論者が少なくなかった。日頃から水産庁への攻撃を続けてきた学者らしき人たちも、メディア上で、インターネット上で、付属書Ⅰあるいは付属書Ⅱへの登録の必要性を訴え、大奮起していた。

一般人が知り得る範囲では、付属書Ⅰへの登録に向けての「空気づくり」は完璧であったように思えた。だが、締約国会議におけるモナコ提案は否決された。そして、その後提出されたEU修正提案も、否決されたのであった。

各メディアの下馬評と真逆の結果であった「否決」は、実は日本政府にとっては予定通りの結果であった。舞台裏では、何年も前からこの日に備えた周到な国際行動がとられており、しかしそのことはメディアには封印されていたのであった。

日本政府にとっては予定通りの結果だった。舞台裏では何年も巨る周到な国際行動がとられていた

ともあれ、この一件は、マグロ漁業が次の局面に入るメルクマールとなった。そして、次の局面、すなわち現局面にタイトルをつけるならば、「厳格管理下におけるマグロ漁業」と言うべきであろうか。

しかし、このマグロ資源管理の厳格化についても、CITESショックが起こる以前から実は始まっていた<sup>注1</sup>。この実態については、「四、窮地に立たされた漁業経営」で後述するが、ほとんど知られていない。とりわけ、大西洋クロマグロ、ミナミマグロの漁獲管理においては、である。

こうした日本政府の行動は、クロマグロやミナミマグロのCITES付属書Iへの登録を回避するための行動に他ならなかった。日本が、RFMOでの発言力を強め、国際的なリーダーシップを発揮するには、まずは、自国の漁業管理体制が問われる。それゆえ、資源管理のための模範的な政府行動をとっていたのである。

CITES締約国会議終了後すぐに、農林水産大臣談話「今後の資源管理の取組みについて」(二〇一〇・三・二五)が公表されたが、これもその自国の資源管理の徹底を宣言した大臣声明と受け止めることができる。

その後も、政府による資源保存管理措置のための行動が活発化している<sup>注2</sup>。日本政府は、ICCAT、中西部太平洋マグロ類委員会(WCPFC)、全米熱帯マグロ類委員会(IATTC)などのRFMOにおいてイニシアチブをとり、様々な資源保存管理措置の策定を主張し続けた。

クロマグロの漁獲管理が行えない場合は放流しなければならぬ、管理能力のない漁船は操業を行い得ないなどのルールが策定された

その成果もあり、二〇一〇年一〇月にパリで開催されたICCATでは、クロマグロの漁獲管理(尾数、重量などの計測)が行えない場合は放流しなければならない、管理能力のない国の漁船は操業を行い得ないなどといったルール策定に至った<sup>注3</sup>。また、二〇一〇年一二月にホノルルで開催されたWCPFCでは、自国への影響が強い、クロマグロの未成魚の管理保存措置についても提案したりしている<sup>注4</sup>。

こうしてマグロ資源を巡る国際関係は新たな局面を迎えることになり、同時に、マグロ漁業は厳格な国際資源管理体制の下で行わなければならないようになったのである。

さて、問題はここからである。日本政府主導の下で、新たな国際的な資源管理体制の枠組みはできつつある。環境NGOの監視力、発言力が強まる中で、これまで資源管理にあまり関心を示してこなかった途上国やマグロ漁業後進国も管理体制を強めている。また、貿易を担ってきた商社までもが、環境NGOの圧力により襟を正すことになった。例えば、地中海の蓄養クロマグロを大量買い付けしていた三菱商事は、二〇〇九年一月のICCATの年次会合と二〇一〇年三月CITESの締約国会議を前に、二〇〇九年九月、「大西洋・地中海クロマグロに関する声明」において、大西洋クロマグロの漁獲量大幅削減を支持し、資源管理体制に協力する旨を公表した。環境NGOは、マグロの輸入拡大を図ってきたこうした企業への指導・助言力も強めている。

資源管理体制が確立されていくのと裏腹に、マグロ漁業の経営は深刻化している

時間はかかると思うが、管理体制の国間格差はやがて縮まり、厳しいマグロの資源管理体制は、貿易・流通分野にまで及ぶことになるであろう。マグロ資源の漁獲管理と流通管理の統制機構が強まらざるを得ない状況になっている。

だが、資源管理体制が確立されていくのと裏腹に、マグロ漁業の厳しさは益々深刻化している。再生する兆しは全く見えてこない。当たり前と言えば、当たり前である。なぜなら、資源管理措置は漁業経営を再生させるための措置ではないからであり、資源管理に関する日本政府の強い統制圧力は、旗国主義のもと、漁場利用の秩序形成に協力しない外国漁業者には及ばず、日本の漁業経営者ばかりに及んできたからである。そのため、国ごとに異なる資源管理の統制力が横並びになるまでは、規制の緩い諸外国の漁業経営者にとってはビジネスチャンスが続くことになる。

先にも述べたが、マグロ漁業の危機は、漁業経営が再生産を継続するための条件が失われ、経営者が投資意欲を喪失しているところにある。そこには、国際競争という土俵の上で、手枷足枷をはめられた状態で戦わなければならないということも強く影響している。その桎梏とは、船員や船舶検査、そして通信に関連する様々な規制など多々あるが、自国の厳格な資源管理統制もその一つであった。各国の資源管理の統制が平準化するまで、日本の漁業者の正念場は続くのである。

国際競争という土俵の上で、手枷足枷をはめられた状態であるが、各国の資源管理の統制が平準化するまで、日本漁業の正念場は続く

## 三、マグロビジネスの動向

### (1) 供給サイドの概要

本稿におけるマグロ漁業は、主として遠洋マグロ延縄漁業を指すことにしているが、この他、我が国においては、マグロ資源を漁獲する漁業は沢山ある。まず、それらの漁業と漁獲対象魚種を確認しておこう。表1を参照されたい。

遠洋マグロ延縄漁業は、周知の通り、冷凍物を供給しており、クロマグロ、ミナミマグロ、メバチ、キハダ、ビンナガの他、カジキ類やサメ類も漁獲している。他方、近海マグロ延縄漁業や沿岸マグロ延縄漁業は、操業海域こそ異なるが、漁獲対象魚種は遠洋マグロ延縄漁業とほぼ同じで、生鮮出荷を主としている。釣り漁業としては、曳縄漁業がある。地域によってクロマグロ（養殖業者に供給されるヨコワやメジも含む）を漁獲する地域とカツオやビンナガなどを主漁獲対象魚種とするものがある。マグロ類を漁獲対象としている釣り漁業はそれだけではない。遠洋カツオ一本釣り漁業、近海カツオ一本釣り漁業、沿岸カツオ一本釣り漁業でも、ビンナガやキハダといったマグロ資源が漁獲されている。

網漁業としては、大中型遠洋カツオマグロ一そうまき（海外まき網）、大中型近海カツオマグロ一そうまき漁業（近海まき網）、定置網漁業がある。海外まき網、近海

マグロ資源を漁獲する各種漁業



表1. 2008年における日本の漁業種別・魚種別マグロ類漁獲量

(単位：トン)

	冷・生	合計	クロマグロ	ミナミマグロ	ビンナガ	メバチ	キハダ	カツオ	その他
遠洋マグロ延縄漁業	冷	121,862	4,335	3,209	12,989	44,722	25,388		31,219
近海マグロ延縄	生	49,736	569		15,365	9,763	5,898		18,141
沿岸マグロ延縄	生	7,705	922		2,056	610	1,418		2,699
曳き縄	生	27,352	3,005		549	138	2,436	4,178	17,046
遠洋カツオ一本釣	冷	59,586	12		9,873	422	628	48,605	46
近海カツオ一本釣	生	46,691	65		9,152	609	2,598	33,860	407
沿岸カツオ一本釣	生	11,320	575		35	127	1,101	8,820	662
海外まき網	冷	188,923	-			5,875	30,885	152,091	72
近海まき網	生	68,960	3,413		824	387	4,878	58,758	700
定置網	生	263,422	2,141						261,281
合計		845,557	15,037	3,209	50,843	62,653	75,230	306,312	332,273

資料：農林水産省『漁業・養殖業生産統計年報』

まき網では、カツオを主たる漁獲対象にしているが、海外まき網ではキハダやメバチを、近海まき網ではクロマグロを漁獲している。定置網もクロマグロを漁獲している。以上のようにマグロを漁獲する漁業は、沿岸から遠洋まで網羅している。さらに近年では、我が国沿岸でのクロマグロ養殖の拡大が著しい。

他方、海外でもマグロ漁業は盛んである。台湾、韓国そして中国の東アジア勢だけでなく、インドネシア、フィリピンなどの東南アジア諸国、豪州、ニュージーランドのオセアニア諸国、あるいは太平洋の島嶼国、そして、北米やEU諸国など、全世界でマグロ資源が漁獲されている。また、周知の通り、豪州では、ミナミマグロの蓄養が行われており、メキシコ、地中海ではクロマグロの蓄養が行われている。

## (2) マグロビジネスの経緯

マグロ漁業は、マグロを買付け、そして小売業界や業務筋に販売していくマグロビジネスの展開に大きく左右される。特に、冷凍マグロを供給する遠洋マグロ延縄漁業では、販売先である商社系の専門問屋の存在が大きい。これまでの展開を簡単にまとめておこう。

戦後、マグロ漁業は米国向けの缶詰原料を供給する産業として発展したが、コールドチェーンの発達と国内の刺身需要の拡大で、内需向け産業となった。

戦後、マグロ漁業は、米国向けの缶詰原料を供給する産業として発展してきたが、七〇年代のコールドチェーンの発展と国内の刺身需要の拡大で、内需向け産業となった。その際、コールドチェーンの一角を担うマグロの専門問屋が誕生し、さらに、そ

れまで輸出を担ってきた商社は、米国向けに輸出をしていた韓国や台湾のマグロ延縄漁船へ投資し、冷凍マグロのインポーターに変貌した。

専門問屋と漁船との関係の多くは、荷受けを挟んだ一船買い・一船売りの関係となった。他方で、専門問屋は、商社を介して、韓国、台湾の冷凍マグロを買付けした。ちなみに、日本のマグロ漁業者にとっては、韓国物の輸入により脅かされた時期もあったが、それでもバブル経済期までは高級食材市場が成長したため、日本産マグロの価格が輸入圧に抑え込まれることはなかった。

しかしながら、九〇年代に入り、地域漁業管理機関に属さない国に船籍を移した台湾資本系の便宜国籍国船が激増し、マグロ漁業においてIUU（違法・無報告・無規制）漁業が拡大、その船から日本商社が安く買い付けるといった状況が出来上った。

こうした状況に鑑み、一九九六年にマグロ資源管理特別措置法<sup>注6</sup>が制定され、IUU漁業の漁獲物を輸入させない規制が発動された。しかし、ポジティブリストにある漁船に積み替えるなどして輸入するという、所謂「マグロ・ロンダリング」が横行し、輸入規制に効果が出なかった。このこともあり、FAO勧告の二割減船を実施した後（一九九九年後）も、冷凍マグロの輸入量は増大し（図1を参照）、日本船の水揚額は、輸入物の価格に引つ張られ、抑え込まれることになる。ただし、二〇〇四年、WCPFCが設立され、台湾政府は国際的地位を意識せざるを得なくなり、日台民間交渉なども経て、二〇〇五年から減船を実施、三年間で一八三隻の漁船をスクラップ減

船した。そのことで、台湾からの冷凍マグロの輸入は、二〇〇五年一二・五万トンから二〇〇八年には五・四万トンまで落ち込んだ。図2を見てから図1を参照されたい。台湾からの冷凍マグロの輸入が収縮したことで、冷凍マグロの輸入量は二〇〇五年以後、大きく減少した。

だが、こうした中で、台湾資本が、日本に進出し、日本船籍のマグロ漁船を買収して、日本法人として漁船を運航していることを忘れてはならない。その数、日本船籍約二八〇隻のうち、七〇隻以上と言われている。日本船籍であることから、日本船と同じ土俵で競争していると思われるが、そうでもないようである。運航方式や問屋との取引方法は台湾方式<sup>注7</sup>のようである。これでは日本の漁獲枠を使った無関税の冷凍マグロが輸入されているようなものである。統計上では確認できない輸入圧が存在しているのである。

### (3) 蓄養マグロビジネスの展開とその影響

マグロビジネスは、二〇〇〇年代になって、新たな展開があった。蓄養マグロビジネスである。九〇年代中頃に日本の技術協力により始まった豪州ポートルンカーンでのミニマグロの蓄養が、九〇年代後半に開花、その後、スペイン、イタリア、マルタ、キプロス、ギリシャ、トルコ、チュニジアなどの地中海沿岸国とメキシコで、クロマグロの蓄養が勃興した。これに伴い、マグロのインポーターは、蓄養ミニマグロや

日本の技術協力で始まった豪州ポートルンカーンのミニマグロの蓄養が開花、スペイン、イタリアなど地中海沿岸国などではクロマグロの蓄養が勃興

台湾資本系の便宜国籍国船が激増し、IUU漁業も拡大、日本商社が安く買い付ける状況が現出

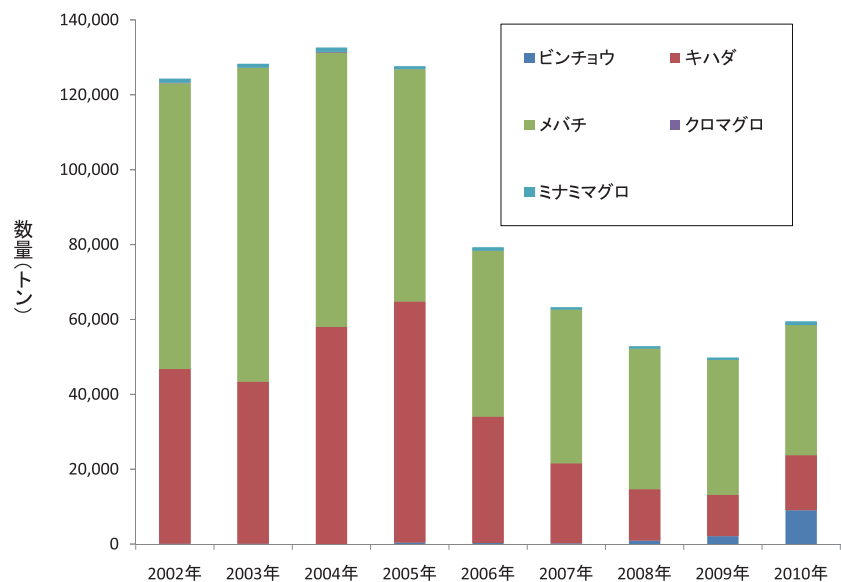


図2. 台湾からの冷凍マグロの輸入量の推移 (2002年～2010年)  
資料：図1に同じ。

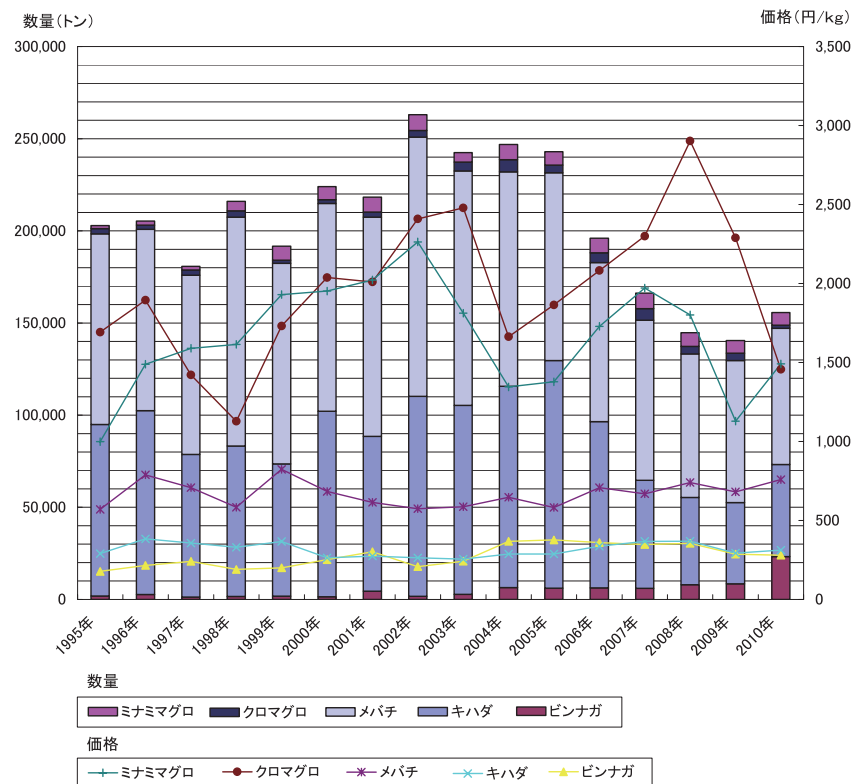


図1. 冷凍マグロの輸入の推移  
資料：総務省『貿易統計』

蓄養マグロは脂身が多く、トロ商材となるため、トロマグロの大衆化が進み、回転寿司や量販店で手頃な値段で販売される。

蓄養クロマグロの買付量を伸ばした。一九九八年の蓄養ミナミマグロと蓄養クロマグロの輸入量はそれぞれ、六・三千トンと五・七千トンであったが、二〇〇六年にピークを迎えそれぞれ八・六千トンと二五・八千トンまで増加した<sup>注</sup>。クロマグロの増大が著しい。なお、二〇〇八年は、若干落ち込み、一九・二千トンと七・〇千トンとなった。

急激な蓄養マグロの輸入増は、マグロ消費を変貌させることになる。蓄養マグロは、脂身が多く、トロ商材となるため、高級商材であったトロマグロの大衆化が進んだのである。回転寿司や量販店で、蓄養マグロの大トロが手頃な価格で販売されることになったのもこのためである。トロ商材はメバチやキハダなどの赤身商材の価格と比較して高価に販売でき、延縄漁船のクロマグロより廉価に販売できる。マグロビジネスの成長株となった。そのことから、日本国内でもマグロ養殖が活性化したのである。

ところが、蓄養あるいは養殖という新たなマグロビジネスが作りだした経済は、急過熱したため、バブルとなり、その後はじけることになる。二〇〇七年、減船により台湾船の隻数が大きく減少、かつ、燃油価格の高騰によつて延縄漁船の出漁が控えられるようになる。そのため二〇〇八年に入ると、冷凍マグロの供給力は弱まっていった。さらに、その頃、その年度のICCATの年次会合では漁獲枠が削減される可能性が、二〇一〇年の三月にはCITESで絶滅危惧種に登録される可能性が予想されていた。そのためマグロ問屋は、蓄養マグロを冷凍・加工する運搬船を建造するなどして、冷凍クロマグロや冷凍ミナミマグロを競って買い付ける行動に出た。販

売価格の上昇を見込んだ<sup>注</sup>思惑買い<sup>注</sup>だったと思われる。そのため、在庫量は過去にない水準に達した。クロマグロとミナミマグロ及びその他のマグロを含む在庫量<sup>注</sup>は、二〇〇八年三月にピークに達し、一・二、九一〇トンとなり、その年はほぼ二〇、〇〇〇万トン以上をキープ、二〇〇九年に入ると、二四〇、〇〇〇トンを上回った(過去二万トンを超えることは希であった)。しかし、折しも、二〇〇八年九月のリーマンショック以後、国内経済は全体的にデフレ傾向を強めていたことから、末端価格は、回復が見込めない状態となっていた。そのため、高く仕入れた冷凍ミナミマグロや冷凍クロマグロは逆ザヤとなるため放出できず、過剰在庫状態となっていた。

もちろん、マグロ問屋の買付意欲は急速に弱まった。そのため、海外の蓄業者が、大量ロットの売り先を失い、資金繰りが厳しくなった。そこで、豪州ポーリンカーンの蓄業者は、次のような行動に出た。日本の卸売市場への換金出荷である。空輸で大量に輸出したのである。そのことで、卸売市場では、今度は買い手が付かないミナミマグロが大量に余ることになった。

ここで築地市場の生鮮クロマグロと印度マグロ(ミナミマグロ)の卸売価格の推移を示した図3を見てみよう。年末年始に価格が上昇する輸入クロマグロと、春から夏にかけて価格が高騰する印度マグロ、いずれも二〇〇九年は底値で推移し低調であったことが分かる(図中の丸枠)。次に築地市場における冷凍マグロの価格推移を示した図4を見よう。二〇〇八年末から冷凍クロマグロ、冷凍ミナミマグロの価格も続落

リーマンショック以後、日本経済はデフレ傾向を強め、マグロの買付意欲は急速に弱まり、卸売市場では買い手のつかないミナミマグロが余り続落していく

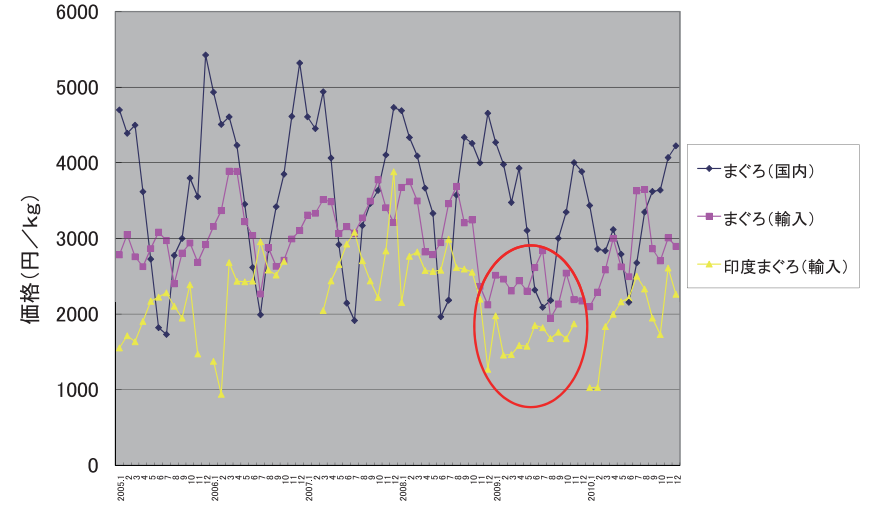


図3. 築地市場における生鮮マグロの卸売価格の推移  
資料：東京都

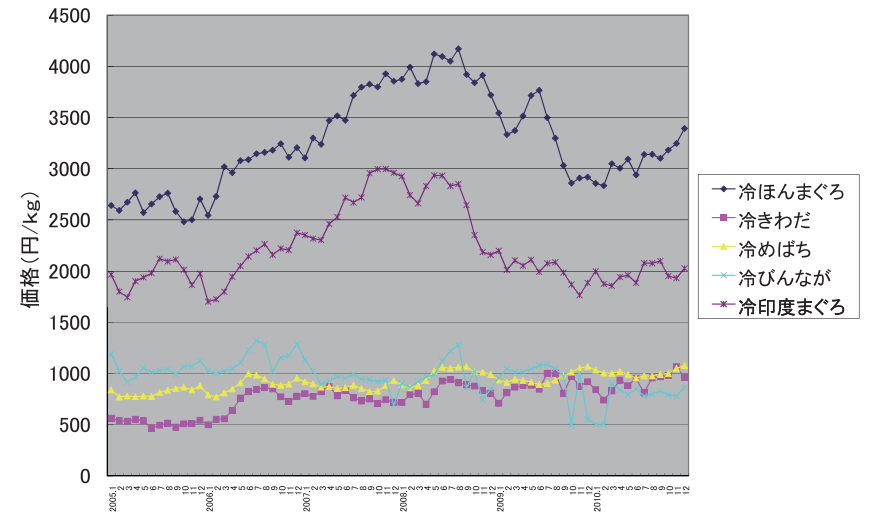


図4. 築地市場における冷凍マグロの卸売価格の推移  
資料：東京都

していることがわかる。

こうした状況を受けて、量販店や回転寿司店では、ミナミマグロの中トロやクロマグロのトロ商材を連日特売するようになっていく。過剰在庫を背景に、ミナミマグロやクロマグロが買ったたかれたのである。日頃、グラム六九八円で販売されていた中トロはグラム四九八円で販売され、回転寿司では一貫一〇〇円のトロ商材が出回った。

もう一度、図4を見よう。築地市場では、CITESショックを受けて、将来のクロマグロ流通量の減少が想定されてか、二〇一〇年の三月頃から冷凍クロマグロの相場は回復に転じた。料理屋や高級すし店など高級市場に向かう延縄船物の大西洋クロマグロの相場が、市場の冷凍クロマグロ価格をけん引したのである。しかし、図1を見ると、輸入冷凍クロマグロの価格は回復していない。また、図1の輸入冷凍ミナミマグロは若干回復しているもの、築地市場の冷凍ミナミマグロは回復していない。景気低迷の中で、量販店、回転寿司の低価格志向が続き、かつ在庫量が高水準であることから、冷凍クロマグロよりも少し格下扱いされている冷凍ミナミマグロ（延縄船もの）は、高級市場への引き合いが弱く、価格を取り戻せなかったかもしれない。リーマンショック前の価格堅調時に、ミナミマグロやクロマグロを高く買い付けた問屋は、大きな損失を被ることになった。

冷凍クロマグロよりやや格下の冷凍ミナミマグロは高級市場への引き合いが弱く、価格を取り戻せない。リーマンショックでマグロ問屋は大きな損失を被る

こうした状況が、ミナミマグロやクロマグロを追ってインド洋や大西洋に展開していた遠洋マグロ延縄漁船の経営も直撃したことは言うまでもない。リーマンショック

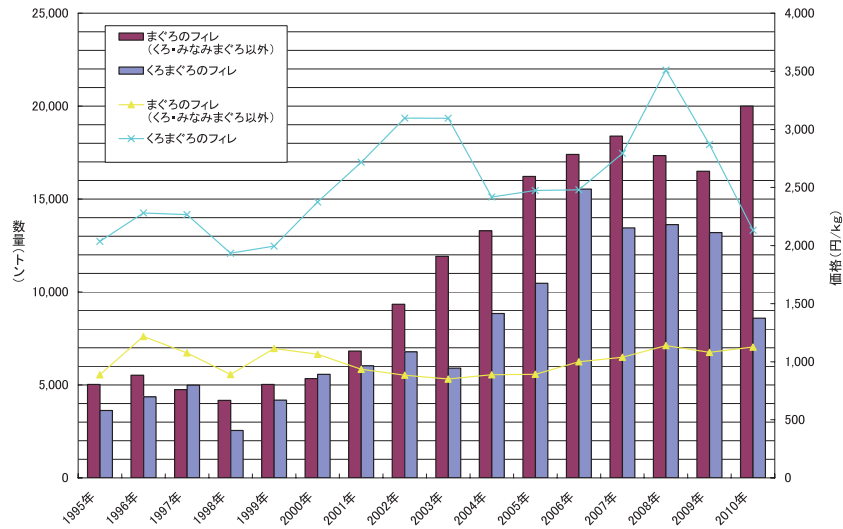


図5. 冷凍マグロのフィレの輸入量の推移  
資料：図1に同じ。

表2. 冷凍フィレの国別輸入量 (2010年)

単位：トン、百万円

マグロフィレ			クロマグロフィレ		
	数量	金額		数量	金額
大韓民国	10,970	14,257	マルタ	2,487	5,383
フィジー	3,943	2,907	クロアチア	1,112	2,087
インドネシア	2,468	2,292	チュニジア	1,046	1,974
フィリピン	807	1,188	トルコ	945	2,112
中華人民共和国	717	1,116	スペイン	928	2,333
台湾	347	317	モロッコ	865	1,763
ベトナム	233	93	ギリシャ	482	1,064
タイ	171	87	イタリア	395	908
フランス	127	89	パナマ	223	507
カナダ	45	43	フランス	92	170

資料：図1に同じ。

の影響を強く受けた二〇〇九年、ミナミマグロ、大西洋クロマグロの漁場に展開した漁船の償却前利益は、一、〇〇〇万円前後の赤字となった<sup>10</sup>。他方、ミナミマグロ漁場や大西洋クロマグロ漁場の枠を持たず、メバチ・キハダをターゲットにしていた漁船の償却前利益は、約二、五〇〇万円の黒字であった。大衆商材であることから、回転が速いメバチ・キハダの在庫量は減少しており、却って価格が堅調だったのである。蓄養ミナミマグロ、蓄養クロマグロの増産は、クロマグロあるいはミナミマグロのトロ商材に関わる高級刺身需要の相場を攪乱してきた。リーマンショックは、その状況を露呈させる引き金となったのである。

(4) 冷凍メバチ、冷凍キハダの展開

台湾船の減船により、二〇〇五年から二〇〇八年にかけて、冷凍マグロの輸入量は大きく減少した。中でもメバチ、キハダの減少が顕著である。だからと言って、相場が急騰することはなかった。

その理由として、冷凍フィレの輸入増がある。冷凍マグロのフィレの輸入量の推移を示した図5を見よう。冷凍マグロは二〇〇五年から減少しているが、冷凍フィレについては増加し続けている。クロマグロこそ、二〇〇八年から輸入数量、価格が減少したが、クロマグロ、ミナミマグロを除く冷凍フィレについては価格変動がほぼ無く、輸入量は増加している。堅調に伸びたと判断される。

マグロフィレは韓国からの輸入が半分を占め、韓国漁船が漁獲したものを韓国本国で加工、日本へ輸出した、韓国のマグロ資本が新たなビジネスを開発した。中国も同じ。

次に二〇一〇年における国別冷凍フィレ輸入量を示した表2を見よう。マグロフィレは韓国からの輸入が半分を占めている。すなわち、韓国漁船が漁獲したマグロが韓国本国で加工され、日本へ輸出されている。中には韓国の業者と直接取引する小売業者もいるという。韓国のマグロ資本が新たなビジネスを開発していたのである。また、中国も自国船のマグロ類を加工して日本への輸出を拡大している。大連や山東省にこれらの加工場がある。また、フィジーやインドネシアからも冷凍フィレが輸入されている。それぞれの国の船が漁獲したマグロ類が加工されて輸出されているのか、あるいは、台湾資本の便宜置籍国船の延縄船によるマグロ類がそれぞれの国で加工されて輸出されているのかは不明であるが、数量としてはまとまっている。一方、クロマグロの冷凍フィレについては、ほとんどが蓄養マグロに取り組む地中海沿岸国からの輸入である。その原魚のほとんどが蓄養クロマグロであることは間違いない。

他方、キハダの輸入量減少が価格急騰に繋がらなかったもう一つの理由として、P S キハダの供給増がある。P S (Purse Seine) キハダとは、海外まき網船が漁獲し、刺身向けに出荷するB1 (ブライン凍結一級品) のキハダのことである。海外まき網はもともとは、キハダを専ら缶詰原料として漁獲していた。そのことから、刺身市場に冷凍キハダを供給する遠洋マグロ延縄漁業との棲み分けがはつきりしていた。しかし、その後技術が高度化し、鮮度の良い物を冷凍して刺身原料として出荷できるようになったのである。

メバチ、キハダの価格は急騰こそしなかったがリーマンショックの影響は殆ど受けなかった、価格は横ばい堅調。

以上のように、メバチ、キハダの価格は、急騰こそしなかったが、リーマンショックの影響はほとんど受けなかった。価格は横ばいか堅調であった。それでも築地市場の冷凍メバチ価格および冷凍キハダ価格は、二〇〇五年と二〇一〇年を比較すると、一〇〇円前後高くなっている(図4参照)。赤身マグロが劣勢となり、刺身市場ではメバチ、キハダの需要は縮小気味ではある。そのこともあり、輸入量が高水準になった二〇〇四年から二〇〇五年にかけては、過剰在庫になっていたが、その後の台湾船の減船を契機に、価格は安定するようになっていく。貿易や資源管理が徹底されることで、今後も安定する可能性があると思われる。

#### (5) 生鮮クロマグロのビジネス

表1を見ると、二〇〇八年の日本では約一・五万トンのクロマグロが漁獲されている。このうち冷凍物となる遠洋マグロ延縄漁業の漁獲量を除くと、約一万トンである。この中には、釣りもの高級マグロもあるが、大量流通するまき網ものもある。釣りものについては、津軽海峡、大間、松前、戸井などの産地がよく知られている。近海マグロ延縄の水揚げ港としては、気仙沼、塩釜、銚子、勝浦、南郷、那覇などが知られている。まき網の水揚げ港としては、塩釜、境港がある。

これらの産地で水揚げされるクロマグロのほとんどは市場流通である。あるいは、スーパースーパーの特売用として、市場外流通するものもある。

産地で水揚げされるクロマグロのほとんどは市場流通、あるいはスーパースーパーの特売用として、市場外流通する。

マグロ養殖の企業数が増加したのも近年の大きな特徴。経営体は大手水産、総合商社、漁業者の協業組織など幅広い

また近年、産地努力により新たな展開もみられている。まき網ものの漁獲物である。まき網ものは、夏季に水揚げされ、かつ、漁獲時に網の中で擦れ合うことから、魚体が傷み、品質が釣りものと比較して劣るとされている。しかし、近年、まき網漁業者の漁獲物の取り扱いが大きく改善されたことから、品質が安定するようになってい。とりわけ、五〇kgを下回る小型のマグロは「焼け」が少なく品質が安定していることから、夏場、量販店などの定番となっている。産地の仲買業者によってロイン加工され、それらは直接取引されている<sup>注12</sup>。

マグロ養殖の企業数が増加したのも近年の大きな特徴である。二〇〇八年時点で、六九経営体が着業しており、おおよそ四、五〇〇トンのクロマグロが生産されたと言われている。二〇一〇年は七、〇〇〇トンと言われている。経営体は大手水産、総合商社やその関連会社に着業したことから、漁業者の協業組織として始めたものまで幅広い。養殖に使う稚魚については、曳縄で漁獲されたヨコワや、まき網で漁獲したヨコワが使われている。養殖され三年目になると、五〇kg前後となる。脂身の割合がそれ以上育てても変わらないことから、三年目のものが出荷されている。言うまでもなく、この養殖クロマグロも脂身に価値を見いだすトロ商材である。

以上、日本国内でもマグロビジネスが、漁業に、養殖業そして流通業界において発展を遂げてきたのである。

#### (6)小括

マグロビジネスの展開は高級商材であったクロマグロとミナミマグロの大衆化である

以上みてきたように、近年のマグロビジネスの展開を一言で表すと、高級商材であったクロマグロとミナミマグロの大衆化であった。庶民には手に届かなかったクロマグロのトロが、スーパーや回転寿司屋で手頃な価格で購入、あるいは食すことができるようになった。一定品質のマグロを大量生産し、大量流通させるシステムが開発されたのである。他方で、もともと大衆商材的な扱いをされていたメバチ、キハダは、近年価格を取り戻している。在庫量も増えていない。マグロビジネスが、特にクロマグロへの投資を強めてきたためであろう。ただ、今日では諸外国の大型まき網船が出現して、メバチ、キハダへの漁獲圧を強めてきている。メバチ、キハダ漁業についての問題を考えるには、市場よりも漁場を見なくてはならない。

### 四．窮地に立たされた漁業経営

ここからは、日本の遠洋マグロ延縄漁業を営む経営が追い込まれている状況について概観する。漁場の狭隘化、代船問題、労務倒産、産業基盤の崩壊についてである。

#### (1)漁場の狭隘化：まき網と海賊

日本のマグロ漁業は、かつて世界を縦横無尽に駆けめぐり操業を行ってきた。遠



遠洋マグロ延縄漁船は一時期九〇〇隻を超えていたが、現在約二八〇隻、日本国籍漁船は約二〇〇隻、自国船が少なくなるにつれ劣勢に立つ

洋マグロ延縄漁船は、一時期九〇〇隻を超えていた。それが、自然減船と減船事業（国際減船<sup>注13</sup>）を経て、現在は約二八〇隻。しかも日本資本による日本国籍漁船は約二〇〇隻とされている。自国船が少なくなるに伴い、日本漁船は漁場において劣勢に立たされてきた。九〇年代から激増した便宜置籍の延縄漁船による妨害（漁具切断など）も少なくなかったという<sup>注14</sup>。しかし、日台協調による二〇〇五年からの減船事業により、FOC延縄船は大幅に減少した。OPRT（社団法人責任あるマグロ漁業推進機構）の登録船を見ると、台湾船は、二〇〇五年三月時点で六〇〇隻であったが、二〇一〇年三月時点で三五九隻となった。中国漁船が一三隻（二〇〇五年三月）から一三八隻（二〇一〇年三月）に増加しているが、世界のマグロ延縄漁船は一四二五隻から一〇六七隻に減少している。そのことから、延縄漁船による漁場競合は弱まり、また、延縄漁船による漁獲量は横ばいか減少傾向となっている。延縄漁船による資源への漁獲圧力は明らかに弱まった。

しかし、その一方で、大型まき網漁船が増加したことで、漁場の狭隘化は改善されなかった。さらには、まき網により資源への漁獲圧がかなり高まっている。ここで言う大型まき網漁船とは、米国式単船式まき網のことを指し、日本では海外まき網（遠洋大中型かつおまぐろまき網）漁船に該当する。

表3が、中西部太平洋で操業する大型まき網漁船の船籍別隻数を示したものである。二〇〇九年六月時点で二一七隻だった大型まき網漁船は、二〇一一年一月には二五四

大型まき網漁船が増え、漁場の狭隘化は改善されず漁獲圧は高まる

表3. 中西部太平洋の大型まき網漁船の稼働隻数と総トン数

	2009年6月	2010年1月	2011年1月
アメリカ	39	39	35
日本	36	35	36
台湾	33	32	34
韓国	27	27	28
バヌアツ	19	19	16
フィリピン	17	16	36
中国	12	12	12
エクアドル	7	7	10
マーシャル	5	6	10
ミクロネシア	5	6	7
ニュージーランド	4	4	4
スペイン	4	4	4
パプアニューギニア	3	3	7
キリバス	3	4	6
エルサルバドル	2	2	2
ツバル	1	1	1
ソロモン		6	5
インドネシア			1
合計	217	223	254
国際トン数の合計	278,781	284,758	319,476
1隻当たりのトン数	1,285	1,283	1,253

資料：この数値は南太平洋フォーラム漁業機関（FFA）の登録隻数である。隻数は、FFAの登録漁船リストの数値である。

隻となった。二年も経ないうちに三七隻も増加したのである。新たに登録された漁船はフィリピンに多く、それらは必ずしも大型船とは言えないものもあるが、中西部太平洋におけるまき網漁船の総トン数の合計は二七・八万トンから三一・九万トンに増加した。

まき網漁船は延縄漁船よりも隻数こそ少ないが、一隻当たりの平均総トン数が一、二〇〇トンを超えており、さらに漁法の性格上大量漁獲が見込まれることから、まき網勢力の拡大に伴う資源への漁獲圧の高まりはかなりのものであると言われている。ちなみに、大型まき網船は、総トン数で二、〇〇〇トンを超えるものも少なくなく、中にはエクアドルの四、四〇〇トン級の漁船やスペインの三、五〇〇トン級の漁船もある。

大型まき網漁船のターゲットは、主に缶詰原料となるカツオ。キハダ、メバチなども漁獲しているので、競合も取り沙汰される。

中西部太平洋で操業する大型まき網漁船のターゲットは、主に缶詰原料としてタイなどへ出荷するカツオである。ただ、キハダ、メバチなども漁獲していることから、マグロ延縄漁船との競合が取り沙汰されるようになっていく。

これらの大型まき網漁船のうち、バヌアツやマーシャル島嶼国の漁船は、台湾系資本の便宜置籍船のものとされている<sup>15</sup>。延縄漁船を減船してきた一方で、台湾は大型まき網漁船を増隻していたのである。

他方、大西洋やインド洋でも、大型まき網漁船が生産力を強化してきた。特にスペインである。それらの漁船は、缶詰原料を確保するために操業しているものであるが、次第に漁船の大型化を進め、漁獲圧力を高めてきた。さらに一九九〇年代後半からは、専ら蓄養マグロ事業者向けに、クロマグロの活魚を供給する役割も果たしている。供給先は、蓄養クロマグロを営む地中海沿岸の養殖産地である。メキシコでも同様の傾向がある。

さらに、数年前からインド洋のソマリア近海において海賊が出没し、商船、漁船が襲撃される事件が多発している。そのため、インド洋の操業海域は狭められ、その狭められた漁場に、各国の遠洋マグロ延縄漁船、大型まき網漁船が集中するようになった。インド洋は、キハダ、メバチを漁獲するには、西経漁場（中南米沖の太平洋漁場）に取って代わる安定した漁場とされ、多くの日本漁船が展開していた漁場であったが、近年、漁場の狭隘化に伴ってインド洋から中西部太平洋漁場や西経漁場に転換する漁船が増えている。

他方で、西経漁場での操業を続けてきた漁船は、二〇〇三年～二〇〇五年の頃のメバチ、キハダ輸入激増に伴う価格低迷で苦しかった時期はあったが、その後、西経漁場からインド洋や大西洋漁場に多くの漁船が展開したこと、台湾船が減少したことで、その後好調をキープしていた。

しかし、ここに来て、大西洋漁場やインド洋漁場の不振により、西経漁場に転換する漁船の増加が見込まれていることから、この先の状況は読めなくなっている。

以上、世界のマグロ漁場では、競合関係が大きく変貌している。劣勢状態は、日本

近年漁場の狭隘化に伴って、インド洋から西経漁場などに転換する漁船が増えている。厳格な資源管理体制下で、日本漁船は厳しい状況を強いられている。

に限らず、マグロ延縄漁船全てにあてはまることではあるが、厳格な資源管理体制下におかれている日本の漁船は、外国船より厳しい状況を強いられていることは言うまでもない。

## (2) 漁船の老朽化と代船問題

現在、四〇〇トンクラスの遠洋マグロ延縄漁船の平均船齢は一八〜一九年となっている。この数値から窺えるように、現在、稼働している漁船で船齢が二〇年以上になっている船も少なくない。中には、二五年を超えるものもあり、これまでに実績のない高齢漁船が稼働している。

漁船は、船齢を増すごとに、修繕費が上昇する。また、高船齢になると、航行あるいは漁労操業の安全性に問題が生じやすくなることから、稼働率の低下にも繋がりが易くなる。経営的な視点から考えた場合、代船取得の適期はおそらく船齢二〇年以内であると思われる。しかしながら、代船建造に着手できる漁業経営体は極く限られており、現状では、現在稼働している漁船の寿命が、イコール漁業の寿命になっていると言える。

遠洋マグロ延縄業界では、一〇年も前からこのことへの対応に取り組んできた。二〇〇二年から国の漁業者育成の施策として始められた漁船リース事業は、マグロ業界からの政策提言によって創設された事業であった。この事業により、そして遠洋マ

現在、稼働している漁船で船齢が二〇年以上になっている船も少なくない。中には二五年を超えるものもあり、修繕費も上り、安全性、稼働率の低下などにも繋がりが易い。

グロ延縄漁業では二〇隻近いリース漁船が稼働することになった。

だが、漁船リース事業のリース母体となった当時の日本鯉鮪漁業協同組合連合会が、マグロ漁業経営者の不振を受けて、購買未収金が膨れ上がり、二〇〇六年三月末に事業停止に追い込まれた。その際、同時に、リース事業も停止した。リース船はユーザーに下取りされたが、その後、リース事業は再開されていない。漁船リース事業の現状は、マグロ漁業者にとって、代船取得を得る重要な社会的仕組みが失われた状況となっている。

また、実はリース事業の活用者は、経営収支上で比較的優良な漁業経営者が多かった。それだけ、漁業者にとって代船建造が困難化していたのである。しかも、一〇年前からである。

では、なぜ、そのような状況になっていたのであろうか。その一つに、資金調達コスト、すなわち担保となる資産が不足していたことが挙げられる。代船建造を行う際には、借入のための担保を準備しなくてはならないが、漁船そのものは動産であることから土地担保のような担保力が発揮できない。そのため、「漁権」が担保資産として取り扱われていた。八〇年代後半には、漁権はマグロ漁船一トンあたり二〇〇万円以上の価値を有していた。しかし九〇年代後半には、一〇万円程度に落ち込んだのである。かつて三〇〇トンの漁船なら漁権の価値は六億円もあったが、それが現在では三〇〇〇万円である。こうした急落を受け、漁業経営者は、漁権を担保にした資金調

漁業経営者は、漁権を担保にした資金調達に困難、更に金融機関の健全化法で与信力が厳しく審査されることになった

達ができなくなったのである。更に金融機関の早期健全化法（一九九八年）の制定以後、与信力が厳格に審査されるようになり、代船建造のための資金調達はより厳しくなった。

こうした事情が漁船リース事業の立ち上げに繋がった。リースファイナンスは、リース物件の取引において担保を必要としない。そのことから、担保資産が不足している漁業経営者にとっては、代船取得のための有効な仕組みになると考えられたのである。しかし、リース期間中、リース料の支払遅延は、リース母体の資金繰り悪化に繋がることから、与信力に乏しい経営者にはリース漁船の融通は困難とされていた。そのことから、リース事業の利用者の多くが優良経営者となったのである。反面、この事實は、仮に優良経営者であっても、漁権の担保力が発揮できない今日では、代船取得のための資金調達が簡単ではないということも示唆している。

今日の代船問題は、リース事業が始められた二〇〇二年頃よりも更に深刻化している。それは、BRICsなど新興国の経済発展に伴い、鉄鋼価格が異常高騰し、船価や資材価格が高騰しているところに起因している。二〇〇二年頃、四〇〇トンクラスのマグロ延縄漁船の船価は五億円程度であったが、近年の船価は六億円から八億円になるといふ。さらに、二〇〇六年以後の原油価格の高騰も加えれば、魚価の回復が見込まれない限り、船価に対する経営収支は見合わない。代船取得したとすると償還のために償却前利益を四〇〇〇万円以上稼ぐ必要があるが、現状の収支構造では難しい。

省エネ・省コストそして高付加価値を発揮できる新たな船型でも開発されない限り、現状では、代船取得に展望をもてる状況ではなくなっている。筆者は、代船問題を、健全化法以後の金融検査が金融機関に漁業の特性を考慮させない行動を取らせている点、という問題の一つとして捉えていた。しかし、今日に至っては、金融機関の問題以前に、マグロ漁業を巡る産業構造が代船建造を許さない構造になっている、と考えを改めた。抜本的な構造改革が求められている。

### (3) 労務倒産の危機

優良経営者の中には、代船取得できるとしても代船取得に二の足を踏んでいる経営体が存在する。代船取得しても、それから一〇年、二〇年船員を確保できるかどうか分からないためである。そのことはすなわち、船員の高齢化が著しく、後継者が不足しているということを意味している。

二〇一〇年時点で、遠洋マグロ延縄漁船の日本人船員の年齢は、六〇歳以上が三三%、五〇歳代が四九%、四〇歳代が一五%、四〇歳未満がたったの四%となっている。漁業全般にいえることであるが、船員の再生産が全く進んでいないのである。それを補ってきたのは外国人船員である。外国人船員を混乗させるために、多くの漁船がマルシップ方式船（あるいは海外基地方式船）として運用されている。外国人船員の採用は、コスト節減のためでもあるが、一方で若手の日本人船員が見つからない

金融機関の問題以前に、マグロ漁業を巡る産業構造が代船建造を許さない構造になっている

船員の再生産が全く進んでいない。それを補ってきたのは外国人船員である。多くの漁船がマルシップ船として運行

こともその理由である。

漁業は船員の操業意欲を産業の原動力としている。それは、操業努力が労働の対価として戻ってくる歩合制の給与体系にある。一航海一年以上にも及ぶ洋上での船内生活が強いられ、かつ漁場では一日一六時間にも及ぶ揚縄作業が行われる。ミナミマグロや大西洋クロマグロの漁場では、寒く荒れた海での操業になるので、他の漁場以上に危険が伴う。そうした過酷な労働環境でも、操業意欲が持続するのは、他産業に負けない給与を得られるところにある。しかし、かつてのような価格がマグロにつかない今日では、生産金額が落ち込み、その影響で、船員給与も大きく落ち込んでいる。漁労長の手取りもピーク時の半分になっていると聞く。かつての船員希望者は漁労長になることを夢見て船員になったというが、陸上産業と比較して労働対価が見合わなくなっている現状では、新規参入の若者が入ってこないのも当然であろう。

高齢船員が引退した後の後継者、しかも幹部船員を調達できるかどうか、重要な問題

今回、調査したマグロ漁船の日本人船員も高齢化が著しかった。漁労長、船長、機関長、通信局長は六〇歳以上が目立った。通信局長には六八歳、機関長には六六歳という高齢者もいた。問題はこうした高齢船員がいつまで乗船し続けるか、こうした高齢船員が引退した後の後継者、しかも幹部船員を調達できるかどうか、今の経営者にとって、重要な問題となっている。

国際総トン数五〇〇トン以上一〇〇〇トン未満の遠洋マグロ延縄漁船を運航するには、基地漁業特例（基地から一五〇〇マイル以内で操業する場合）により、船長は四級海技士（航海）、一等航海士は五級海技士（航海）、機関長は五級海技士（機関）の資格をそれぞれ必要とする。これは、遠洋マグロ延縄漁船を運航するための必要最小限の乗組み基準である。

しかし、こうした有資格者の日本人船員を確保することが大変難しくなっている。減船により離職者がでるため、その際に雇うこともできるが、しかしながら、先に述べたように船員全体が高齢化しているため、乗組み基準を満たす若手の船員を見つけるのは容易ではない。

海技士免許を持つ幹部船員の確保が困難、経営を継続できない状況となる

また、四級海技士（航海）の船員が下船することになり補充が必要となった場合、新たに四級海技士（航海）の船員を確保するか、五級海技士の船員が四級海技士資格を取得しなければならなくなる。後者の場合でも、新たに五級海技士の船員を確保しなければならぬ。海技士免許をもつ船員が見つからなければ漁船を運航できないため、それに備えて幹部候補となる船員を育てる必要がある。しかし、海技士資格を取得するには、四級、五級ともに三カ年の乗船履歴を必要とする。乗船実習の経験を積んだ水産高校の卒業生なら、一年の乗船履歴を持っているが、それでも乗船履歴が二年間足りない。そうすると、その船員を乗船履歴が満たされるまで乗船させなければならぬ。その分、労務費が現状よりも嵩むことになる。さらに、筆記試験を受ける際には、通常、それに備え約二ヶ月間の講習を受けることになる。そうすると、五級海技士が四級海技士に昇格する際にも下船することになる。その間の操業をどうする

のか、という問題もある。

不振経営の場合、多くは、金融機関の指導により、日本人船員を減じてきた。日本人船員はギリギリまで引き下げられている。そのような経営体が幹部候補の船員を確保するために日本人船員を増やそうとしても、おそらく金融機関が許さない。自社で幹部候補を育てる事ができるのは限られた優良経営体のみである。

以上のように、海技士免許をもつ幹部船員の確保が困難化しており、乗船員構成が乗組み基準を満たさなければ、どれだけ経営に意欲があっても、経営を継続できない状況となる。この問題は優劣問わずどのような経営体も直面している問題であり、漁船の運航の存続に関わる最大の問題となっている。とりわけ、機関長の高齢化、機関士の不足が深刻化している。未確認ではあるが、最近近海マグロ延縄漁船で、機関士を調達できず、廃業したケースが出たという。このような廃業経営体の予備軍は少ない。事実、筆者が訪問した経営者のほとんどが、このことに悩まされていた。この節のタイトルにあげた「労務倒産の危機」とはこのことである。

この状況を受けて、現在、業界からは、「航海士と通信士の兼務」、「海外基地方式の外国人混乗率の枠の拡大」、「漁船用海技士資格の創設」などの要望を政府関係者に出している。しかし、こうした要望については、全日本海員組合との合意形成や海事局への要望となるため、漁業界の力があまり及ばない。制度改革を果たすためには、相当な時間を要する見通しである。

労務倒産を防ぐための業界の要望が出ているが、制度改革には相当な時間がかかる

#### (4) 後方関連産業の弱体化とその問題

漁船建造数が減少し続けたことで、造船業や漁具製造業、そして漁労機器製造業など後方関連産業の疲弊も進んだ。一九七二年、鉄鋼船を建造した造船所は九八事業所あったが、二〇〇八年七事業所まで落ち込んだ。造船所の従業員は漁船員に負けないぐらい高齢化し、腕鉄職人（まがねしやくじん）など重要な技能労働者の不足も深刻化している。もはや風前の灯火になっている。

漁船が少なくなれば、一隻当たりの資源の分配が増えるため、漁業経営が良くなるという議論があるが、それは幻想である。漁船が少なくなることの後方関連産業が弱体化する。そうなれば、その産業の生産性が落ち込むので、製品価格やメンテナンス料金が高くなり、残存した漁業者の経営コストは上昇する、という負のスパイラルが生じてしまうのである。

漁船の船価が高騰しているのは、確かに、船殻や機関の素材である鉄鋼価格の上昇の影響が大きい。しかし、そのような素材・原料価格の高騰だけで、船価が上昇しているのではない。建造の受注量が少ないために、あらゆる製造局面で資材の発注ロットを少なくせざるをえず、仕入れコストが高くなっているということも大いに関係しているのだ。こうした生産財価格の高騰には、素材価格の高騰とロットの縮減という二つの問題が重なっている。

同様のことは、漁労機器や航海計器などにも言える。需要が少なくなっていること

生産財価格の高騰には、素材価格の高騰とロットの縮減という二つの問題が重なっている

から、メーカーは、製品やその部品の在庫を抱えないようする。そのため、故障などで修繕しようとしても、モデルチェンジして取り替え機器や部品の在庫がなく、新製品に取り替えるか、取り替え部分をオーダーして製造しなくてはならなくなっている。また、新製品は、旧製品より製造ロットが少なくなっているので、旧製品より安くなることはない。このようなことから、仕入れコストが高くなってしまふのだ。このように、マグロ漁業の後方関連産業は、船舶だけでなく、修繕費や機器の取り替え費用負担までもが経営者に重くのしかかる状態になっている。

こうした状況を受けて、漁業者はドック入りや漁船のリニューアル工事を海外で賄ったりして、コスト節減を図る努力をしている。リニール工事を中国の大連で行うと、数千万円の削減に繋がるとい<sup>注15</sup>。

また、規制による費用負担が重いことから、漁業者団体は次のような規制に対して規制緩和を要望している。漁船検査の期間延長（検査間隔の拡大）、船舶安全検査の簡素化、海洋汚染防止法による中間検査の期間延長（検査間隔の拡大）、日本政府による検査等における高額な船用品・指定部品の使用緩和、無線検査・G M D S 機器検査<sup>注16</sup>の簡素化などである。こうした国内規制が足枷となつて、日本漁船は外国船との競争において劣勢に立たされたと関係者は言っている。

国内規制が足枷となつて、日本漁船は外国船との競争で劣勢に立たされている

#### (5) 厳格な管理下におかれた漁業経営

日本の延縄漁船は、諸外国の漁船と比較して、さまざまな局面において厳格に管理されている。このことは「CITES ショックの総括と国際資源管理体制の形成」でも若干触れた。ここでは、マグロ漁業者からの取材をもとに、それがどのような状況なのかを記しておきたい。

従前は、漁獲物の管理があまり厳格に行われてこなかったという。だが、二〇〇六年、ミナミマグロの不正漁獲が発覚して以来、日本政府は、クロマグロ、ミナミマグロを個別割り当てにし、漁獲枠管理に妥協を許さなくなっている。漁業者は、異常なまでの厳しさと感じているようである。

例えば、インド洋の漁場においてミナミマグロを冷凍運搬船へ転載して本国に送る場合、経営者は、水産庁に対して、転載の一〇日前に、漁獲物一尾ごとのサイズと重量を送付して、転載の許可を受けなければならない。また、陸揚げの一〇日前に漁獲物の情報を水産庁に提出して、陸揚げの許可を得なければならない。そして、陸揚げ時には、検査として、一尾ごとのサイズと重量が計測される。提出した漁獲データと検査データが一尾ずつ照合される。揺れる船上では、計測の精度が低いため、検査データと合わないことも多い。データがずれていると水産庁から指導が入るとい<sup>注17</sup>。

問題は漁獲量が漁獲枠を超えた場合である。昨年のミナミマグロ、大西洋クロマグロの個別割当は、それぞれ二〇トン、五〇トンであった。この枠を数キログラムでも

漁業者は、厳格な検査による漁獲枠を超えないようにするため、漁獲枠に余裕を残して終了する。漁獲枠にどうしても未消化部分が残る

オーバーすると、罰則規定により、その船は、将来五年間、割り当て申請を受け付けてもらえなくなる。メバチやキハダと比して、魚価が高いミナミマグロや大西洋クロマグロの漁獲枠を得る事ができなくなると、その痛手は大きい。

それゆえ、漁業者は、検査で漁獲枠を超えないようにするため、漁獲枠に余裕を残して漁を終了する。洋上での測定の精度の悪さを見込まなければならぬからである。ミナミマグロ漁場および大西洋クロマグロ漁場では、そのような操業になっているため、各船の漁獲枠が消化されない。全船の水揚げが確定すれば残った漁獲枠を再配分できるが、確定した時には漁期が終了している。そのため、日本国に与えられた総漁獲枠にどうしても未消化部分が残ってしまうのである。

洋上では、数百体のマグロの計測を行い、かつそのデータを本国の会社事務所に送付しなければならない。次にそのデータを所定の様式に打ち込み、水産庁に報告しなければならない。単船経営ならさほど問題にはならないであろうが、複数船経営になるとそのデータは膨大になる。売り上げには反映しない管理コストが増大しているのである。

また、諸外国のEEZや基地に入る時に必要とされる様々な検査も漁業経営を圧迫している。しかも、国によって検査や手続きが異なり、厳しい国も少なくない。以下、若干の例をあげよう。

まず、入港の時の漁獲物検査である。例えば、ケープタウン入港時には、南ア政府に漁獲物のデータを申告して入港許可を得なければならない。そして入港すると漁獲

諸外国のEEZや基地に入る時の検査も漁業経営を圧迫している

物が検査される。また、冷凍運搬船へ転載する時も、南ア政府に漁獲物のデータを申告して転載許可を得なければならない。

モザンビークEEZ内の操業においては、モザンビーク政府に、一日ごとに漁獲報告をしなければならない。現物の検査も行われる。また、漁の開始と終了の二日前に、許可を受けなければならない。モザンビーク政府がこのような厳格管理を行うようになったのは二年前からなのである。

海鳥、海ガメ、サメ類の混獲も規制が厳しく、きつい懲罰を受ける。沿岸国の管理体制は近年強化されている

次に遠洋マグロ延縄漁船における海鳥、ウミガメ、サメ類の混獲問題である。漁業者にとっても海鳥やウミガメについてはかからないことを願うところであるが、サメ類に関しては、ヒレ類が商品になることから、魚体を投棄して、ヒレだけを持ち帰っていた。だが、このことが環境NGOから問題視されるようになり、数年前に各RFMOはサメヒレだけでなく魚体を持ち帰ってこなければならないという規制を設定した。さらには、サメヒレを切る場合は、サメの魚体重の5%でなければならないというルールも決められた。そのため、寄港地で、マグロ漁船が検査され、もしサメヒレだけ見つければ、その船を所有する漁業会社がIUU漁業者とみなされることになり、マグロ漁業からの撤退を余儀なくされるというのである。さらには、インド洋に浮かぶチャゴス諸島EEZ内の操業では、漁獲したサメのヒレを切ってはならないとされている。インド洋では、二〇一〇年七月からオナガサメ類の漁獲自体（所持・販売）が禁止されている。船内での検査で見つければ厳しい懲罰を受けなければならない。



また、マグロ漁業の管理に関して、自国の法律ではなく、旗国の法律に準じた外国船舶監督 (Port State Control) も行う国がある。ウルグアイである。日本のマグロ漁船がウルグアイのモンテビデオに入港すると、船体検査だけでなく漁獲物の検査が日本の法律に準じて行われる。

以上一部ではないが、沿岸国の管理体制は、近年、強化されている。多くの沿岸国は発展途上国であることから、RFMOなどの国際会議において発言力が弱い。そのため、存在感を出すためにも、管理体制を強化することで、国際的にアピールしているようである。その標的は、マグロに関する国際関係の中で、イニシアチブを握るうとしている日本の漁船に絞られている。

経営者の言葉によると「事務処理が煩雑になった」「常時気を抜くことができず気疲れしている」

このような状況下で、マグロ漁業の経営管理はどのようなものになっているのだろうか。経営者の言葉をそのまま書くと、「事務処理が煩雑になった」、「常時気を抜くことができず気疲れしている」、である。

国内の事務所と海外で操業する船との間では、沿岸国EEZへの入漁、終漁、基地への入港、転載、漁獲実績の報告、そして国ごとに異なる管理事項への対応を図るための連絡などを頻繁に行わなければならないようになっていく。違反となれば、漁獲物の没収、漁獲枠の取上げ、罰金、停船そして漁船の没収などの懲罰が科せられるからである。

また、マグロ漁業では、経営者が見えないところで漁船が運航されているため、経営者は操業を確認できないし、休漁期間以外は、経営者は漁労長など船員と顔を向き合わせてコミュニケーションができない。船との連絡は、一〇年前まではFAX通信が主流であったが、現在では、衛星通信とインターネットを介したEmailが多くなってきた。その分、通信コストは削減されたので、コストを気にせず連絡を密に取ることができるようになった。しかし、いずれにしても文面による連絡であることから、経営者の考えがうまく伝わったかどうか最終的に確認できない不完全なコミュニケーション環境であることには間違いない。国内外のマグロ漁業の管理体制が強化されるに伴い、経営者の心的ストレスは募るばかりである。

こうして今日のマグロ漁業の経営者は、世界中に張り巡らされた管理体制という呪縛のもとで、追い詰められて身動きがとれなくなっている。日本と同レベルの管理能力を他国が発揮できるようになるまで、日本漁船だけがこの呪縛にとらわれ続けなければならないという隘路に、日本のマグロ漁業は陥っている。

## 五. 存続の検証

### (1) 企業行動という視点からの整理

国際資源管理体制が強化されることで、マグロ資源をどれだけ保全できるのかは分からない。しかし、日本のマグロ漁業者が、資源の利用者として資源管理に協力して

直面している厳しい現実には国際秩序が形成するまでの間、日本のマグロ漁業が存続できるか

いかなければ、国際秩序は形成されない。「資源は回復している」と日本の漁業者がいくら実感していても、我慢するしかない現実がそこにある。だが、それ以上に今直面している厳しい現実には、国際秩序が形成するまでの間日本のマグロ漁業が存続できるか、つまりマグロ漁業者が経営を持ちこたえることができるかという問題である。

漁船漁業は、現在、総じて漁船の老朽化からくる存続の危機に直面しているが、マグロ漁業に限っては、その問題以上に、漁船を運航する幹部船員の再生産ができず存続できないという問題に直面している。担い手問題は、経営存続の根源に関わる最重要問題である。

経営者はコスト圧縮のため、人件費削減に向かい、日本人船員を減らし、外国人船員を増やすという方策

九〇年代からの輸入マグロの激増で、魚価は大幅に落ち込んだ。また、金融資産が膨れ上がったバブル期に建造した漁船が少なく、その時に抱えた負債がその後のデフレ進行の中で相対的に過大になったことから、資金繰りが厳しくなった。漁船規模一トン当たり二〇〇万円以上する漁権を買い取って新船建造した経営体の負債額はけた外れであった。そのため、経営者は、とにかくコスト圧縮に努めなくてはならなくなった。その努力は人件費削減に向けられた。日本人船員を減らし外国人船員を増やす、という方策である。外国人船員の混乗率はみるうちに上昇した。

漁船員の労働のモチベーションは、操業努力による歩合給与の増大もあるが、将来、漁労長、通信局長、機関長など憧れの幹部職に就くという向上意欲もある。それが幹部職員の再生産の原動力であった。そのことから、中長期的に見れば、日本人船員を

減らしてはならない、ということほどの経営者も分かっていた。だが、魚価安への経営対応をしないわけにはいかず、外国人混乗率を上げざるを得なかった。金融機関の管理下にあった不振経営体は特に、である。

こうした状況において、今後、マグロ漁業の経営者はどのような行動をとっていくのであろうか。

不振経営者は、金融機関の管理・監督体制が強いため大胆な経営展開ができない。展望が見えない中、市況が好転するのを待つしかない。一方、優良経営者の選択肢は二つに大別される。一つは、積極的に撤退する、あるいは事業規模を縮小する選択。もう一つは、今後もマグロ漁業を継続していくために努力し続けるという選択である。

まず、撤退、事業規模縮小の選択だが、これについては、負債を軽減する対策としての減船スキームが活用された。二〇〇九年三月、ICCATでの大西洋クロマグロの漁獲枠の削減やWCPFCでのメバチの漁獲枠の削減を受けて、国際減船が実施されたが、のれん代まで事業費に含まれたこの減船スキームを通して経営をスリム化した経営は少なくなかった。FAO勧告による国際減船時は、減船対象者はマグロ漁業そのものから撤退しなけりなかつたことから、対象は不振経営体に絞られた。しかし、二〇〇九年国際減船ではそのような条件を設けなかつたことから、むしろ優良経営者の積極的な減船に活用されたのである。

また、積極的に撤退する優良経営者に見られたもうひとつの行動は、所有船を海外

優良経営者の選択は撤退、事業規模の縮小、もう一つは所有船を海外に輸出する。しかし、マグロビジネスは継続する

に輸出すること、であった。その中には現在、輸出先の経営者に、マグロ漁業の技術供与（コンサルタント）をして、そのマグロを輸入するという開発輸入のようなビジネスを行っているものもいる。マグロ漁業そのものからは撤退するが、マグロビジネスは継続するという行動様式である。

国際資源管理体制が強化される中で、漁獲枠は削減されるし、削減された漁獲枠も厳格に管理される。その上、新船の船価は高く、幹部船員の確保も難しい。このままマグロ漁業を続けても先細りになる。マグロ漁業はもはや投資先としては考えられない。ならば財務状況に余裕がある今のうちに積極的に撤退する方が痛手が少なくすむ、そのような合理的判断が働いているのである。

一方、そのような状況でも、マグロ漁業を継続していくために努力している優良経営者もいる。彼らは厳しい経営状態にも関わらず、魚食普及運動、マグロ文化の広報、宣伝など、地道な対外運動を展開し続けている。だが、このような運動を今後も持続していける経営者はどの位いるだろうか。マグロの魚食文化を支えながら、漁労文化を継承し、マグロ漁業を後世に繋ごうとしては、社会、消費者への働きかけもさることながら、やはりその漁労文化を担う後進の存在が不可欠である。しかし船員不足などへの抜本的な手だてはないし、また、現在働いている外国人船員（インドネシア人）を幹部にさせようとしても、法のハードルがあまりにも高いため、現状では彼らは後継者とはなり得ない。まさに八方塞りの状態が続いているのである。

日本のマグロ漁業には、外資の参入が進んでいる。主に台湾資本、最近では韓国資本も買収、資本参入を図ろうとしている

優良経営者の撤退と苦闘が続く中、それを尻目に、日本のマグロ漁業には、外資の参入が進んできている。これまでは主に台湾資本だったが、最近では韓国資本も買収、資本参入を図ろうとしている。その目的は、主として日本の漁獲枠を獲得するためと考えられる。日本船の漁獲枠がダミーとして使われ、無関税の輸入マグロが増える可能性は否定できない。その恩恵は、低価格志向が強い日本マーケットが享受するのである。

こうした外資参入には違法性は全くないため、それを阻む方法はない。問題は外資系の日本国籍船が日本の国内法に準拠して運航しているかどうかである。すなわち、同じ条件で日本資本・日本船と競争しているかどうかである。しかし、そのことは、地球の裏側の洋上までいつて確かめるしかない。

また、日本政府は二〇一一年一月のICCATの会議で、メバチの漁獲枠三、〇〇〇トンを中国に移譲した。大型まき網漁船の増隻を防ぐための国際交渉手段だったようである。日本の漁業者からは不満の声があがったが、他方で、大西洋海域で日本漁船がメバチの漁獲枠を消化できないことも事実であった。しかし、このことは、延縄漁業において今もつとも勢いがある中国に、輸入枠を与えたことと同義となる。枠を得た中国系資本は、手っ取り早く漁船を得るために、高くても日本に中古マグロ漁船を買い付けに来るだろう。そして撤退を考えていた日本の経営者もそれに応じるであろう。そうなると、残存する日本のマグロ漁業経営はさらに厳しくなることは想

像に難くない。

こうして、我が国マグロ漁業の危機は「漁労文化の空洞化」という形で進行している。マグロ漁業の危機をどのように認識するか、政策対応はそこから始めなければならない。

## (2) 再生スキームをどう考えるか

危機の本質は、ハイリスク・ローリターン経営が構造化し、投資意欲を失なう状況となり、個別経営の対応による再生はあり得ない

以上、マグロ漁業の危機の本質は、ハイリスク・ローリターン経営が構造化し、投資意欲を失う状況になっているということである。もはや個別経営の対応による再生はあり得なくなっている。

そのような中、二〇〇七年から遠洋マグロ延縄漁業将来展望検討委員会が立ち上げられ、業界が一体となって、将来対策が練られた。省エネ対策、省コスト対策、マーケット対策、共同経営化など、比較的現実的で多面的な展望が検討されている。こうした取組みの重要性は改めて言うまでもない。しかしながら、このような検討が検討で終わっていることが残念である。改めて、政策へ展開していく方法を探ることを期待したい。

また、政府は国際資源管理体制の旗振り役として、世界へ模範的な態度を見せている。しかし、こうした資源管理体制の強化が、漁業経営の再生に繋がるようでは意味がない。無策では管理厳格化の中で漁業経営は益々疲弊するだけで、マグロ漁業は再生しない。限られた資源をうまく使うためにも、漁業経営が正常に再生産するような産業政策を創出する必要がある。

そこで、マグロ漁業が再生するスキームをどう考えるかである。その基本的な考え方だけを記しておきたい。

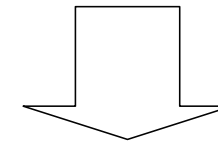
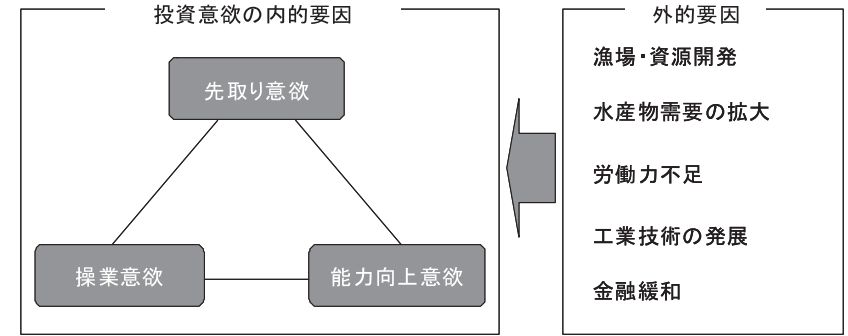
漁業経営は、経営者の投資意欲と乗組員の操業意欲に支えられている。さらに、漁業という産業は、前方関連産業（水産物流通業）の買付意欲、および後方関連産業（生産財供給産業）の開発意欲に支えられている。拡大成長過程では、こうした各経済主体の意欲の高まりに対応して金融機関が資金の貸付意欲を高める。しかし衰退する時には、まず前方関連産業の買付意欲が弱まり、それに伴い漁業経営が苦しくなると、今度は漁業経営や乗組員の再生産が進まなくなり、結果ほぼ同時に後方関連産業からも崩壊がおきていく。そうなると金融機関の貸付態度は厳しくなり、貸し渋りや貸し剥がしが頻発し、悪循環に陥っていくのである。

翻つていえば、マグロ漁業を再生させるためには、こうした意欲の連鎖を、負から正の連鎖にどのようにして復活させるかが鍵となるといえよう。

具体的には、「もうかる漁業創設支援事業」のような、備船という形を通じた財政支援で金融を動かす画期的な仕組みを使いつつ、財政を使って前方関連産業と後方関連産業をバックアップし、三位一体の構造改革を進めることにつきる。つまり、経営構造を関連産業構造の側面からもテコ入れすることである。幸いにして、マグ

「もうかる漁業創設支援事業」のような画期的な仕組みを使いつつ、財政を使って前方関連産業と後方関連産業をバックアップし、三位一体の構造改革を進める

従来型の構成要素



産業構造再編を目指して

今後の投資意欲の在り方

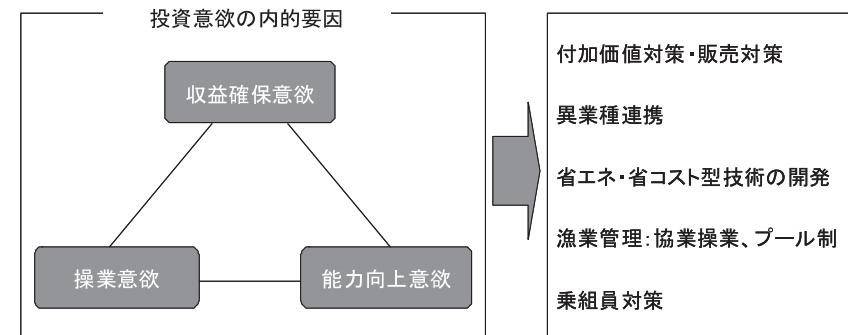


図6. 投資意欲の内的要因と外的要因

資料：拙著「漁船漁業の危機と再生への検討課題 ～ 総合的対策の構築に向けて～」  
(海洋水産エンジニアリング、2011年1月)

「資源の先取り意欲」を満たすための操業意欲、能力向上意欲を「収益性を重視した意欲」に変えることである

口漁業は、前方も後方産業も専門化しているので、他の漁業種と比較して総力を挙げて改革できる可能性がある。

金融対策としては、設備資金の対応としての無担保無保証型の制度金融だけでなく、運転資金への対応として、動産担保（ABL）<sup>注20</sup>や漁獲枠の資産価値を担保化するなどが考えられよう。複数の金融機関の協調融資体制やコミットメントライン<sup>注21</sup>なども活用できるように、リレーシヨシップバンキング<sup>注22</sup>の支援を行うことも必要であろう。

そして船員確保対策も必要である。差し当たり、現在実施されている「新規就業者確保・育成支援事業」の拡充が求められる。この事業による長期研修支援の支援期間は、現在二年間である。もし、海技士資格の乗船履歴条件にあわせて三年間になれば、一年間の乗船履歴をもつ水産高校の専攻科卒業生だけでなく、船員を広く募集できる。ともあれ、最終的には経営者の投資意欲が従前と異なる方向に向かわなくてはならない。このことは拙著<sup>注23</sup>に記しているので参考にされたい。若干紹介すると、かつての「資源の先取り意欲」を満たすための操業意欲、そして能力向上意欲を、「収益性を重視した意欲」とそれを支える操業意欲と能力向上意欲に変えることである（図6参照）。給与体系や設備投資の在り方が変わらなければ、後方関連産業も変わりようがない。マグロ漁業の再生には、裾野に広がる冷凍マグロ産業の各分業者のそれぞれの意欲もうまく連鎖するようなシナリオを描かなければならない。

調査半ばでの執筆であり、また紙幅にも限りがあるので、この続きは次の機会としたい。

付言：約三ヶ月間に二〇人近いマグロ漁業者とその関係者からお話を伺うことができました。本来なら、謝辞をかねて、お名前も付すべきですが、あくまで第三者の立場で、現状を捉え危機の認識を深めるために行った調査ですので、伏せさせていただきます。しかしながら、取材の際、厳しい実情にも関わらず、そのことをほとんど包み隠さずお聞かせいただいたことに、改めてここで感謝の意を表したいと思います。

また、多忙時期に調査・執筆を行ったことから、十分に裏付けをとることができなかったところもあります。事実誤認や間違った表現があればご批判いただければ幸いです。

注1 日本政府は、資源管理能力の無さが指摘されていたICCATの引き締めを図るべく、大西洋クロマグロの総漁獲可能量の大幅削減を提言するだけでなく、自国船に対する厳格管理を実践していた。

注2 その一部として「太平洋クロマグロの管理強化についての対応」(二〇一〇・五・一一)、「国内のクロマグロ養殖業の管理強化」及び「メキシコ

産輸入クロマグロの情報収集」(二〇一一・一・二八)が水産庁の公式webで公表されているので参照されたい。

注3 「大西洋まぐろ類保存国際委員会(ICCAT)第一七回特別会合(年次会合)」の結果については次のようになっている(水産庁公式web)。

(1) 東大西洋クロマグロ資源の保存管理措置

1. 二〇一〇年の総漁獲可能量(TAC: Total Allowable Catch) 一三、五〇〇トンから、二〇一一年は一二、九〇〇トンに削減。科学委員会の助言に従いTACの変更が行われるまで継続。我が国は、一、一四八・〇五トンから二〇一一年は一、〇九七・〇三トンに削減。

2. 保存管理措置の各国の遵守確保の強化ため、漁業国及び蓄養国がクロマグロの尾数及び重量が正確に確認できない場合のクロマグロの放流の義務づけ、来年のクロマグロの漁期前に開催されるICCAT遵守会合において、各国の遵守計画をレビューし、監視取締措置が不十分と判断された場合、操業を認めないことを決定。

(2) 西大西洋クロマグロ資源の保存管理措置

1. 二〇一〇年の総漁獲可能量(TAC) 一、八〇〇トンから、一、七五〇トンに削減(二〇一一年及び二〇二二年)。我が国の漁獲枠は、三二一・〇二トンから三〇一・六四トンに削減。

2. 科学委員会が、幼魚加入の急激な減少など、西大西洋クロマグロ資源の崩壊の危機を認めた場合の漁業停止義務を規定（東太平洋クロマグロについては、昨年同種の規定を導入済み）。

(3) メバチの保存管理措置

1. 現在の良好な資源水準を将来にわたり維持するため、科学委員会の助言に従い、二〇一一年の各国の漁獲枠を削減（TAC八五、〇〇〇トン、我が国の漁獲枠は、二四、〇〇〇トンから二三、六一一トンに削減）。

2. 我が国より、中国に三、〇〇〇トンを移譲。

注4 水産庁の公表「中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）第七回年次会合の結果」（二〇一〇・二・二二）によると、次のようになっている。

(1) 太平洋クロマグロの保存管理措置

本年九月の北小委員会で作成された保存管理措置案を基に審議を行い、以下を内容とする保存管理措置を採択した。

(ア) 二〇一一年及び二〇一二年において、沿岸の零細漁業（ひき縄等）を除き、クロマグロを漁獲する努力量は二〇〇二～二〇〇四年水準よりも低く保たなければならぬ。また、この措置は、韓国を除き、未成魚（〇～三才）の漁獲量を二〇〇二～二〇〇四年水準よりも減らす措置を含まなければならない。

(イ) 韓国は、この保存管理措置に従って、自国漁業を管理することにより、未成

魚の漁獲量を規制するために必要な措置を講じなければならない。加盟国及び協力的非加盟国は、これに協力する。

(ウ) これらの措置は二〇一二年に再検討される。

\* 北小委員会は、北緯二〇度以北の海域におけるクロマグロ、ビンナガ、メカジキについて、保存管理措置案を作成し、年次会合に勧告を行うWCPFCの下部組織である。

(2) メバチ・キハダの保存管理措置

現在の保存管理措置（メバチ漁獲を二〇〇九～二〇一一年の三年間で三〇％削減）の実施状況、追加的措置について議論。日本より、大型まき網漁船の増隻抑制措置を提案したが、議論は収束せず、来年保存管理措置の見直しに合わせ再度議論されることとなった。

注5 資源管理さえすれば漁業は必ず成長すると幼稚な議論を吹聴する論者もいるが、マグロ漁業から撤退した漁業者の中には優秀な漁業者が少なくない。

注6 正式名称は「まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法」であり、一九九六年に制定され、一九九九年に改定された内容が現行の制度となっている。

注7 日本の国内法をほぼ遵守していないとされている。殺人事件などで取り調べにあった船には、乗組員が法定定員を遙かに上回る三〇人も乗っていた（二〇〇八

年度漁業経済学会大会・末永芳美報告)。おそらく、昼夜操業をしている。また、問屋との取引は、輸入の場合、インポーターへの口銭や関税を払わなければならぬため、グリーズ部分は二%とされ、日本船の場合は三%とされている。しかし、台湾資本系の日本船籍船の出荷物は、国産物扱いで無関税であるにも拘わらず、グリーズは輸入物と同じ基準となっているようである。

なお、グリーズとは、漁獲した魚を船内で冷凍貯蔵する際、空気に触れて変質するのを避けるため、予め魚体の表面に水をかけて作る薄い氷の被膜のことである。魚体に対するグリーズ部分の重量割合を何パーセントに見積もるかで、取引額が異なる。前述のとおり国産マグロの取引ではグリーズ部分が三%で換算されるのに対して、輸入マグロの場合は二%とされてきた。輸入マグロの取引は、インポーターへの口銭の支払いが生じる。荷主への負担を軽くするためそのような差別化が慣習的に図られてきた。

注8 大西洋クロマグロもミナミマグロも、いずれも原魚換算すると輸入量が漁獲枠を超えている。マグロ延縄漁業者は乱獲の温床はここにあると、政府に強く抗議した。

注9 農林水産省統計局が行っている調査である。営業冷蔵倉庫から在庫量を聞きとっている。ただし、その在庫量はあくまで営業倉庫業として荷主から預かっている量である。自社倉庫の在庫は含まれていない。

注10 日本かつおまぐろ漁業協同組合の調査(二〇〇九年)によると、ミナミマグロ漁場に展開した漁船の償却前利益の平均値は△八七九万円、大西洋漁場に展開した漁船の償却前利益の平均値は△二〇七万円であった。

注11 フィジーの漁業については、次の文献を参考にした。Jokim Kitolelei、Takashi Torii、Vina Bideshi「An Overview of Fiji Fisheries」『漁業経済学会ディスプレイン・ペーパー・シリーズ』(第五巻、一一七)。

注12 次の拙著を参照されたい。拙著「八戸等大産地市場における鮮魚出荷業と価格形成について―イカ、サバ、アジ、マグロの取引に関して―」『国産水産物価格形成実態把握事業報告書』(漁業情報サービスセンター発行、二〇一〇年三月、一三―二五)

注13 国際減船は、一九九八年のFAO勧告を受けて実施した二割減船(一三二隻)、もっとも最近では、二〇〇九年三月、ICCATでの大西洋クロマグロの漁獲枠の削減やWCPFCでのメバチの漁獲枠の削減を受けて実施した二割減船(遠洋マグロ延縄漁船五四隻、近海マグロ延縄漁船二三隻)があった。

注14 西経漁場における漁具被害は、国際交渉による指導で二〇〇七年以後、かなり減少した。

注15 川本太郎「世界のまぐろ類消費動向ならびにタイ缶詰産業と日本市場との関係」『漁業経済学会ディスプレイン・ペーパー・シリーズ』(第二巻、一四―二七)。



注16 一九九八年の金融機関健全化法以後、金融行政の管理下のもと、金融機関は営利・非営利問わずマニュアルに従った厳格な債権管理を行わなくてはならなくなっている。そして、多くの漁業経営体が、金融機関の管理下で「破綻懸念先」として格付けされている。破綻懸念先に格付けされた経営体は、経営改善が計画通りに進まず芳しくない状態の経営体であり、新規の融資は確実に受けられない。

注17 撓鉄たがねとは、造船において、バーナーによる加熱と放水による冷却とを繰り返すことによる鋼板の膨張・収縮を利用して鋼板を撓ませ、船首など船体の曲線部分の部材を造り出す作業行程のことである。この技術は機械化が難しく、長い経験を有するベテラン職人の技能に頼る部分が多い。

注18 遠洋まぐろ延縄漁業将来展望検討委員会「遠洋まぐろ延縄漁業将来展望検討(取りまとめ)」(全国遠洋沖合漁業信用基金協会、二〇〇九年五月)

注19 GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) とは、船舶が遭難した際、従来のモールス信号ではなく人工衛星等の近代的な通信技術による通信網を利用できるようにしたシステムのことである。通信範囲は世界規模となっている。

注20 ABL (Asset Based Lending : 動産・債権担保融資) とは、借手手の事業活動そのものに着目し、漁獲物、養殖魚、餌料等の動産や売掛金を担保にして資金

を貸し出す仕組みのことである。これまで担保としてあまり活用されてこなかった動産等が評価され、新規の融資枠が設定されることで、資金調達手法が広がり、必要なタイミングで必要な運転資金を借りることができるようになる(『農林水産省』<http://www.maff.go.jp/j/keiei/kinyu/abl/index.html>を参照)。

注21 コミットメントラインとは、銀行が取引先の企業に対して定めた融資枠である。銀行と取引先の企業があらかじめ融資の上限枠を協議しておき、この融資の枠内であれば一定期間いつでも審査を必要とせずに銀行が企業に資金を提供することを保証する制度である(「マナー辞典 m-Words」<http://m-words.jp/>を参照)。

注22 リレーシヨシヨシップバンキングとは、金融機関が借り手である顧客との間で親密な関係を継続して維持することにより、外部では通常入手しにくい借り手の信用情報などを入手し、その情報を基に貸し出し等の金融サービスを提供するビジネスモデルのことである。貸し出し時の審査コスト等の軽減や早期の事業再生支援が可能になるといったメリットが得られる。二〇〇二年十月の金融再生プログラムで、とりわけ中小・地域金融機関(地方銀行、第二地方銀行、信用金庫、信用組合)を中心に、検討の必要性が盛り込まれた。二〇〇五年三月公表の新アクションプログラムでは、具体的な取り組みとして、地域企業の創業・新事業支援機能等の強化、取引先企業の経営相談等の強化、早期事業再生に向けた取り組みなどを挙げ、地域密着型金融の一層の推進を目指している

注  
23

〔『知恵蔵二〇一一』より〕。

拙著…「漁船漁業の危機と再生への検討課題」 総合的対策の構築に向けて

〔海洋水産エンジニアリング、二〇一一年一月号〕

## 時事余聞

東日本巨大地震の被災者の皆さんに心からお見舞い申し上げ、再起を祈願致します。

◇：日本をとりまく情勢は極めて危ない。東日本の太平洋沿岸域の主要漁港が軒並み大地震と大津波に襲われた。その上政治的には、大国の中国とロシアにはさまれ、しかも妖怪みたいな北朝鮮が隙をうかがっている。ロシアは北方領土に対空ミサイルシステム「トールM2」などの配備を計画している。防衛力を強め、北方領土の実効支配を着々進めている。中国はこれまた東シナ海で海上自衛隊の護衛艦「さみだれ」に自国のヘリコプターを水平距離約七〇メートル、高度約四〇メートルまで異常に近づき、周りを一周し飛び去った。日本領空の外側にある防空識別圏の内側だ。こうしたケースは最近、頻繁にある。狙いは尖閣の領有化にある。

きた。ロシアも同様。一度奪つたものは絶対返そうとしないようだ。中国は確かに日本を追い抜き、人口十三億人を抱える、米国に次ぐ経済大国となった。その上、民族主義が旺盛で民族、国家のためにすべてを捧げようという熱気が一杯だ。ただ、中立系の学者はこういう。中国には四つの偽々四偽々がある。第一は「偽装」、カモフラージュ。次は「偽叫」、すごい勢いでどなりつける。更に「偽怒」、偽って怒る。同じように「偽笑」、偽って笑う。これは今日の中国の対日工作の標語だと語る。

◇：中国にしろ、ロシアにしろ、外交にかけては名うての大国。一方、日本の政治家の領土意識は薄い。東日本大地震の立ち上がりと共に、日本全体が佐藤一斎がいう「憤の一字」何くそと奮い立つ心を共有しないと日本の将来が危ぶまれる。(K)

## 編集後記

観測史上最大の大規模地震と大津波が東日本の太平洋沿岸を襲った。青森、岩手、宮城、福島、茨城、千葉といった、東北・北関東の主要漁港、産地を丸呑みにし、一面が瓦礫の山となった。漁船や養殖施設、加工施設などの生産手段は押し流され、ただただ「惨の一字」である。また、津波被害は北海道や三重、和歌山、高知、大分などにも及んだ。政府の財政支援と一般市民、漁業者の三位一体となった取り組みが強く望まれる。文末ですが本号のご執筆に心から感謝します。

### 「水産振興」 第五一九号

平成二十三年三月一日発行 (非売品)

編集兼 発行人 中澤 齊 彬

発行所 〒104-0055 東京都中央区豊海町五番九号 東京水産会館五階

財団法人 東京水産振興会

電話 ☎ 三五三三八一一  
FAX ☎ 三五三三八二一六

印刷所 (株)連合印刷センター

(本稿記事の無断転載を禁じます)

ご意見・ご感想をホームページよりお寄せ下さい。

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

平成二十三年三月一日発行（毎月一回一日発行）五一九号（第四十五卷三号）