

マグロ漁業の日台経営比較－台湾調査管見－

小野 征一郎

(流通・経済グループ)

近畿大学大学院農学研究科

onos@nara.kindai.ac.jp

IUU 漁業に象徴されるように、台湾マグロ漁業は多くの問題をはらんでいるが、1990 年代末葉から日本のマグロ刺身市場において台湾が主導的位置にあり、マグロ延縄漁業において日本よりも優位にあることは否定しがたい。刺身市場の頂点を形成する養殖クロマグロにおいても、台湾の動向に注意を払う必要があり、特に近年形成されつつあると伝えられる、生鮮市場の状況には強い関心がもたれる。このたび COE の経済・流通グループの最初の 2 年間の課題である、「養殖クロマグロの市場構造の究明」の一環として、台湾のマグロ漁業を調査する機会に恵まれた(2004 年 12 月 21 日～25 日)。日高助教授とともに台湾マグロ漁業の業界団体である台湾同業公会^②を訪れ、その幹部であり、日本語に堪能な呉國慶氏^③を合わせ、ヒアリング調査を実施した。また帰路、台湾海洋大学において日本のマグロ漁業について報告し、孫金華教授ならびに大学院生等と意見交換を行った。

私にとっては数年前からの懸案であったが初めての、しかもごく短期間の台湾訪問であり、意に尽くせぬ点を幾つも残しているけれども、「百聞は一見に如かず」、今後の研究展開に貴重な示唆を得ることができた。以下にそれを整理・検討するが、まず同じ生鮮マグロとして日本の養殖マグロと、直接的な競合関係にたつ可能性のある、台湾の近海マグロによる刺身市場を説明し、その後、マグロ漁業経営を 3 事例(延縄船: 10 隻, 3 隻, 1 隻)とりあげ紹介・検討する。後者においては、管見の範囲において日本と台湾の経営比較を試み、さらに日本の延縄漁業の課題に論及したい。

結 果

東港・近海マグロ

台湾のマグロ延縄漁業は 50 トン未満の近海船、それ以上の遠洋船からなり、前者は日本の沿岸および沖合漁業に該当する。後者は①インド洋、ついで大西洋を中心漁場とする超低温船と、②ビンナガを対象に主漁場が台湾近海から南太平洋の操業船とからなり(参考表)、②の一部も同業公会に加盟している。近海船は台湾周辺海域、インドネシア・フィリピン・ミクロネシアで操業し、1 航海 2 週間以内、生鮮クロマグロを供給する。東港区漁業組合を組織し、高雄から車で 1 時間程度の東港に水揚げする。

元来日本市場むけであったが、価格低下をきっかけに 3～4 年前から東港近辺でトロマグロとして台湾で消費されるようになった。とくにシーズンである 5・6 月には観光・ツアー客で海洋レストランがにぎわい、出身地に近い現在の民進党大統領が来訪イベントが行われる。いまや、外食としてのトロ刺身が地域産業となったという。マグロ漁業の発展過程を展示する文化館を併設する著名な海鮮店を訪問したが、そこでは「横綱黒鮪」の名称で kg あたり、前腹＝3,500 元、中腹＝2,800 元、後腹＝1,300 元で販売され^④、価格・品質ともに日本と大差ないのではないかとの印象をもった。メバチ・キハダ・カジキも水揚げされるが、雑魚とよばれ、前 2 者はステーキを主とし缶詰用にも利用される。

シーズンはずれには遠洋船も国内も国内消費用にクロマグロを供給し、政府・業界・高雄市が 1/3 ずつ出資し、2,000～3,000 トンの超低温冷蔵

庫の建設を企画しているという。外国マグロ刺身市場の発展に日本が熱い期待をかけていることは周知の通りであるが、遠洋船を吸収するほどの規模拡大を望むのは無理ではないかと思われる。超低温船ではまずコストが高すぎ、さらに台湾の人口3千万人では消費マーケットの範囲がおのずから限られよう。東港から高雄、台北へ消費地を拡げていくことが必要であるが、現在ではおおむね、東港周辺にとどまっているようである。

遠洋マグロ延縄経営 (A)

国際トン数で700トン(参考表参照、日本船の499トン型に該当)の延縄船を10隻、まき網船を4隻もち、延縄を3社(4・4・2隻)、まき網を2社にわけると。ちなみに最大規模は40~50隻である。マグロ漁業の資本金が6億ドル、このほかにインポーター業を営むが(後述)、その資本金が2.2億ドル、兄弟6人が共同出資する。台湾マグロ業界でベスト10に入る経営規模であるという⁴⁾。

船齢15~16年、台湾国内で建造(約4億円)、あと7~8年使い、悪い船から順次代船建造の予定である。1隻あたりの乗組員は幹部船員=2名(船長兼漁労長、機関長)、一般船員=27,8~30名、3交代制をとる。合計6名の幹部が経営者と直結し、操業を統括するが、そのうち船長2名・機関長1名が日本人である。一般船員の2/3が中国人(大陸)、ベトナム・フィリピン人が1/3、インドネシア人は雇用しない⁵⁾。日本人の賃金が固定給で10万元(1ヶ月)、同じく台湾人の幹部船員が2.5万元、ボーナスをあわせ日本人1人で1,000万円内外、中国人が20人雇えるという。1航海(1期)が2.5~3年、1年半に1回、ケープタウン・ラスパルナス・アヴィジョン等に寄港するが、それ以外は洋上にあり、運搬船が必要物資・漁獲物を輸送する。任期は2期=6年くらいである。幹部船員の大部分が50歳代、60歳代は体力的に長続きしない。40歳代は台湾人を含め数えるほどしかいない。

漁場は大西洋・地中海に7隻、太平洋に3隻⁶⁾、

後者は漁獲において、日本の延縄船の影響を強くうける。採算ライン(1年)が1隻あたり300~350トン、1kg=500円として1.5億円の売上がほしい。クォーター不足・石油価格上昇・市況低迷の「三重苦」に見舞われ、損失覚悟で延縄船2~3隻の減船に応じる用意があると述べる。

兼業するインポーター業は日本の築地市場の荷受と同様に、マグロ船買いの日本商社へ仲介業務を行い、仲介料・手数料をえる。台湾系日本企業を経営し、台湾のマグロ船80隻を取扱う。また同様に、日本国籍をもつ親戚の華人系企業が30~40隻を仲介するという。

遠洋マグロ延縄経営 (B)

インド洋で3隻操業し、船齢が11・12・17年、700国際トン、建造費は許可料=50万ドルこみで350~400万米ドルであった。10年で償却し、25~30年使う。乗組員構成はA経営と同じ。合計6名の幹部船員のうち、各1名が日本人船長・中国人機関長である。B氏の言によれば、台湾延縄船全体で両者ともに100名ずつくらいではないかという。年間給与は前者が600~700万円、ボーナスをあわせ1,000万円、10年間雇用している後者が2.5万ドル=約300万円、台湾人船長は歩合が大きく1,000万円以上に達する。

一般船員のうち中国人と東南アジア人(ベトナム・バヌアツ・インドネシア・フィリピン)がほぼ1/2ずつ、給与は歩合がなく、中国では沿岸出身者(月)=250~300ドル、内陸=220~250ドル、全般に東南アジアよりも30~50ドル低い。採算ラインは石油価格が2倍になり1隻あたり150万ドル、3年前には120万ドルであった。

遠洋マグロ延縄経営 (C)

もとは30隻以上だったが、現在は単船経営、1970年代に金融機関勤務から兄のあとをつぐ。1988年新造の流網船をマグロ延縄船に転換し12・3年たつ(700国際トン)。もう10年使う予定。冷凍機(8気筒)がアンモニアからフロンに変わり、交換して長期に使える、修理が簡単にな

った。オーバーホールは外国で行い漁船検査をうける。延縄船の主機を陸上にあげの大修理のとき、普通、5、6年に1回、台湾へ帰るが、10年間帰港しないこともある。

漁場が近いインド洋で操業し、モーリシャス・ラスパルナス・ダカール等に6～8ヶ月に1回寄港する。初めて運搬船（東京リーファイ）を使い、20年以上ニッスイとの取引が続いている。漁獲量は多くて1日＝1.5トン、エサ＝700kg以下のこともある。最近の年間水揚げは280トン、マカジキ・メカジキ・キハダ・メバチ＝200トン、雑魚（サメ・ムツ・シロカワ・クロカワ・カジキ類）＝80トン、金額にして約1.3億円にとどまる。

船長＝50歳代、機関長＝40歳代、ともに台湾人であるが、船長のリタイア時には機関長が船長に、機関部のNo.2である中国人が後任に昇格する予定である。一般船員26～28名はすべて中国人、青島・大連を主とする遼寧省、江蘇省が出身地、東南アジアは考えない。

船長・機関長の2人のみの幹部船員が海上で経営を統括するが、台湾人は50歳代がほとんど、リクルートが難しい。日本人・韓国人・中国人を登用している。制度的には出入港時に4人の台湾人の免許取得者が必要であり、事実上、2人までは許容され、出航後交代する。

中国人は12海里＝領海外で老朽船に宿泊し（洋上ホテル）、上陸できない。一般に台湾から中国への入国はたやすく、台湾船の入港も認められているが、逆に中国から台湾への入国は、亡命と見なされるためか、不自由であるという。

乗組員はシージャック・リスクのため出身地・国を別にし、中国の内陸出身者がベスト、シンガポールから乗船させる。5年くらい前から東南アジアの船員を採用するようになり、全体のおよそ1／3見当かと思われる。

日本と台湾の経営比較

延縄船10隻・まき網船4隻を経営する大規模経営に属するA、単船経営のC、双方の中間にあるBの3者の現況をヒアリングに基づき叙述した。

くり返しもあるが、漁業経営の根幹である乗組員と漁船について、補足しつつ整理すれば以下のようになろう。

①乗組員は船長・漁労長と機関長の幹部船員2名と27,8～30名の一般船員からなり、3交代制をとる。

②前者は台湾人を主とし日本人・韓国人・中国人（大陸）が加わる。50歳代が中心年齢、年間給与は歩合をあわせ1,000万円前後か。

③一般船員は中国人のみとは限らない。30～50ドル（月）高賃金の東南アジアからも雇用し、中国においては出身地を同一とせず、沿岸（月・250～300ドル）、内陸（月・220～250ドル）をまぜる。これはすべてシージャック対策に由来する。

④延縄船（700国際トン）は構造的に魚倉が大きく、石油・マグロ・エサを多く積める。台湾で建造し船価が3.1～3.6億円、10年で償却し、25～30年使う。また建造費のほか許可料が50万ドル必要である。

⑤漁船建造資金の6・7割以上を自己資金でまかなう。借金経営で高コスト構造、代船建造の資金的余力に乏しく、リース制が導入されている日本とは異なる。

クォーター不足・石油価格上昇・市況低迷の「三重苦」に悩む台湾もまた、経営が苦境にあることは変わらない。1隻＝漁労体当たりの採算ラインが、石油代高騰のため年間1.5億円強にはねあがった。93年12月に日台間で結ばれた99,000トンの輸入枠を、OPRTに登録済の超低温船約470隻で割ると1隻あたり210トン、これで採算金額1.5億円をクリアするためには、魚価が712円（kgあたり）でなければならない。これがフィッシュ・ロンダリングを含め、台湾のマグロ輸入量合計が15万トンを超える（2003）背景であり、輸入枠を守れば赤字必至なのである。

90年代半ばまで日本と台湾のマグロ延縄漁業は経営的に拮抗し、日本市場に対する刺身マグロの供給においても、95年までは国内産が輸入を上回っていた。98年以後完全に輸入産業化するが⁸⁾、

日・台の経営比較をすれば、人件費・エサ代・石油に相違があり⁹⁾、とりわけ人件費の格差が圧倒的に大きい。刺身マグロの輸入が国内生産を初めてこえた96年の比較であるが¹⁰⁾、売上高は日＝3.54億円、台＝1.96億円と日本がむしろ上回るが、漁業支出において日＝3.75億円、台＝1.30億円と大差がつき、漁業利益（償却後）では日＝マイナス1,885万円、台＝6,672万円となる。台湾の優位は、日本の最大の支出項目である雇用労賃の驚くべき低さに基づく。日本の1.34億円に対し、台湾ではわずか2,240万円である。

これまで乗組員に焦点をおいて記述してきたゆえんであるが、幹部船員2名・一般船員30名弱・3交代制は日本では見られない。経営者と直結する2名ですべてを運営するこの方式は、およそ10年前から始まり、一般化して5～8年が経過しているという。自国語を話す、東南アジアよりも低賃金の外国人＝中国人を雇用し、6～8名の日本人が乗船するのにくらべ、幹部船員をギリギリまで縮めているのである。もちろんここからシージャック対策が必要となるのであるが…。

台湾にとっての重要問題は、この幹部船員のリクルートであると思われる。50歳代が大半をしめリタイア期が近づいているが、台湾人の新規参入は望みえず、日本・韓国のほか、実際に一般船員として雇用している中国人の登用を考えているようである（B・C経営参照）。

考 察

台湾のマグロ延縄企業は多国籍企業として活動する。漁場がインド洋・大西洋・太平洋、船員が中国および東南アジア、市場が日本、台湾＝高雄には資本および経営者、ビジネス機能をつかさどる本社、現在では多数をしめる台湾人幹部船員の3者のみが存在する。延縄漁船はラスパルナス・ケープタウン・モーリシャス・セイシェル・サモア・フィジー等に寄港するが、3～5年に1度帰国するほかは洋上にとどまる。運搬船が日本に漁獲物であるマグロを、高雄から必要資材等を輸送するのである。

一般に不況期においてこそ経営能力の開きが表面化するが、一握りの大経営を除き、家業的性格が濃厚である日本の遠洋マグロ延縄漁業に対して、台湾では資本家的企業経営として純化し、収益のあがる投資分野として、マグロ漁業が選択されている。中国から常に政治的・軍事的強圧をうけるためか、タイムスパンが短期となる。長期的展望を必要とする資源保護・資源管理に留意することが難しく、「短期的利潤」の獲得が第一義になりやすい。家族・親戚・友人等の共同出資により緊密に結びついた同族的経営として、内部資本を蓄積し強固な基盤を築いている。

日本のマグロ漁業が国内的に中小資本の最上層に位置づけられることは確かであるが、台湾に較べれば経営規模が小さく、借入金＝他人資本に依存し、代船建造もままならない。遅ればせながら海外基地式操業をすすめ、ドック機能・労働力調達などをあわせ、大連の基地化が本格化・全面化する可能性もある。言い換えれば「多国籍企業」化の途であるが¹¹⁾、労賃コストを台湾まで引き下げるとは至難であろうし、必ずしも望ましいわけではない。

日本の残された突破口は、マーケットが国内にあることをフルに活用することである。刺身市場の開拓を台湾にも求めているが、東港に多くを期待するのは無理であろう。また台北を筆頭に、大消費地に刺身嗜好を拡げていくのはそう簡単ではあるまい。

漁労コストの削減が限度に近づきつつあることを想起すれば、労働集約的な漁労生産から付加価値型生産への脱皮・転換が、言い換えれば「先進国型マグロ漁業」を切り開き展望することが、日本の今後の課題であろう。川上＝生産者が、川中＝卸売・加工、川下＝小売・外食へ進出することは「流通革新」を担うことになるが、川上・川中・川下を貫く、さらには消費者を組織化しまきこんだ、刺身マグロのフードシステムを築きあげていくことが生産者に期待されているのである¹²⁾。

注

- 1) 必要に応じ参照するが、全般に、小野征一郎「マグロ漁業の展開と日かつ連の活動」(小野編著『マグロの科学』, 成山堂書店, 2004) を前提している。
- 2) 正式名称は「台湾区遠洋鮪漁船魚類輸出業同業公会」である。職員 14 名, 国際会議への参加, 入漁交渉, 政府・民間との折衝を主要な任務とする。100 トン以上の遠洋延縄漁船約 600 隻, まき網船 44 隻が加入する。台湾では日本と異なり, 延縄船主がまき網船を経営することが珍しくない。
- 3) 貨幣単位は元一台湾ドルとよく言われる一と円を用い, ときに(アメリカ)ドルを併用する。1 元=3.1~3.2 円である。
- 4) 日本の遠洋マグロ延縄において, 10 隻はトップクラスであろう。また日本ではインポーター業を兼営する事例はないと思われる。
- 5) 豚肉がタブーのため, コックを 2 人必要とするというのが理由である。もっとも後述するように, これは台湾の全般的傾向ではない。
- 6) 台湾船の操業水域別隻数は大西洋・地中海=98 隻, インド洋=約 300 隻, 太平洋=約 140 隻と定められており, 水域の変更はできない。国際的な資源管理のためである。
- 7) 例えば ICCAT において, マグロ船の隻数は台湾が日本より多いが, 漁獲割当量は逆に少ない。
- 8) 前掲小野「マグロ漁業の展開」図 5-2 刺身マグロの供給(p.184)。96 年に初めて輸入>国内となり, 97 年に一度逆転するが, 98 年から輸入>国内が続き, 開差はむしろ拡大している。
- 9) ヒアリングによれば(B), エサ価格がムロアジ=17・8 ドル, サバ=7・8 ドル, イワシ=6~8 ドル, 日本人船長は高いエサを使いたがるが, その方が釣獲率がよいという確証はない。1 箱=5 ドルちがえば, 1 年=300 操業日として 2 万箱必要であり, 10 万ドルの相違となる。また 石油価格についても日かつ連による海外補給 には中間コストがかかり, 経営者自身が直接に 調達する台湾の方が安あがりであるという。
- 10) 前掲小野「マグロ漁業の展開」表 5-10
台湾と日本の遠洋マグロ延縄漁業の比較(p.188)。なお餌料費が日=1,284 万円, 台=2,080 万円, 燃料費が日=

3,400 万円, 台=2,000 万円, 前注と一致しない。

- 11) それは同時に漁業制度・資本・消費市場を除けば, 日本から離れていくことであり, 陸上産業の空洞化現象に通じる。
- 12) 第 2 の「構造改革」を掲げる日かつ連の活動が注目されよう。傘下の最大組織である北かつは, 気仙沼に次いで 05 年 4 月, マグロ販売の 2 号店を仙台に設けた。生産者が川上のみに局蹐する時代は終わった。

参考表 マグロ延縄漁船隻数(2003 年)

トン 数	隻 数
~5トン	116
~10トン	117
~20トン	223
~50トン	776
小 計	1,232
50~100トン	530(5)
~200トン	19(一)
~500トン	366(3)
~1,000トン	253(2)
小 計	1,168(10)
合 計	2,400(10)

注(1)()内は新造船

(2)『中華民國台閩地区漁業統計年報』2003