台湾のマグロ漁業

小野 征一郎
（流通・リスク分析グループ）
近畿大学水産研究所

台湾のマグロ漁業が、日本の強力なライバルであることは周知の通りである。しかし、それに関する情報は極めて少ない。私は以前に、「マグロ漁業の日台経営比較—台湾調査観光ば」として、21世紀 COE プログラムの中間成果報告 (2005) で記述したが (1)，それ以後も山下東子 (2008) (2) が述べられていることを知った。たまたま (2009 年 1 月初旬)，台湾のマグロ漁業を調査する機会に恵まれた。今回は遠洋マグロ延繊漁業とともに (1)，中西部太平洋に進出の著しい遠洋まき網漁業を検討する (2)。最後に台湾系資本の対外進出に日本は当然警戒的であるが，海外投資を規制する議員立法に言及したい (3)。

1. 遠洋マグロ延繊漁業

(1) 概 論

休漁 08 年 7 月をピークとする石油価格の高騰は台湾の遠洋マグロにも甚大な影響を与えている。4，5 月から全体の過半数を超える 200 隻以上の延繊船が数ヶ月に渡る休漁を外国基地がある高雄で実施した。石油価格が低下した 9～11 月に 170～180 隻が出港したが，残り 20～30 隻は旧正月後に出港することであった。台湾訪問時に，高雄港には今後出港予定の多数のマグロ船が係留していた。ヒアリングで盛んに聞かれたことは，供給量が減少しているにもかかわらず，日本市場のマグロ価格が低迷しているのはなぜかということであった。平成 20 年の需要量が 16 年の 47.5 万トンを 10 万トン以上も割り込み 34 万トンに激減したことを本論でも述べたが，マグロ消費—需要にいは立ち入った検討を企てる必要がある（各論参照）。08 年末に 6 万円前後で低下した石油価格の今後の動向には目を離せないが，日本にも共通する減船を説明しよう。

減 船 台湾の遠洋マグロ延繊漁業の減船は，国際減船の一環として行われた日本の 98 年減船以来の懸案であったが，ようやく 05～07 年に本格的に取り組まれることになった。05 年＝59 隻，06 年＝101 隻，07 年＝23 隻，合計＝183 隻が減船された結果，ピーク時 05 年＝641 隻であった大型船の海域別許可隻数は，インド洋 214 隻・大西洋 113 隻，太平洋 96 隻となった。183 隻の内訳は ICCAT の決議による 160 隻と日台合意による 23 隻であるが，台湾政府と漁業の補償による保証金は，平均約 3 万円（約 10 万円；総額 250 億円に達する。

OPRT の調査によれば，07 年度の 23 隻のうち，9 隻は標的として台湾領海に引き渡され，残りの 14 隻は主機・補機・冷凍機能が破壊され，スクラップとなる予定であるという。日本の台湾から輸入する冷凍マグロも，05 年の 12.5 万トンから 07 年の 6 万トンに半減以下に激落した。図は台湾側から見た輸出申請量—台湾マグロ同業公会に対する
であるが、日かつ週と合意した9.9万トンをはるかに越えていた。02〜05年から、06年には特に価格
変動が起きたが、ようやく200トンから220トンに増えたが、以前は250トン位の規模があった。インド洋のメガブチは小さく、
200トンでは採算がとれない。2005年から延繰船はすべて赤字、1隻平均1,000万円以上の赤字である。2,000万円以上の赤字という人もいる。1,000万円以下の経営はないと考えられる。C経営は3隻のま
き船の収益でどうにかしている。9隻のうち08年4月から4隻をずっと係船し、2隻を12月に出港
した。できれば減船したいが、08年9月からの今回はビダガ老朽船優先で、1トンあたり3万円に
もいかないので見送らざるをえないといえどある。
台湾は延繰漁業において、中国を最大のライバルとみなしている。台湾から見れば中国は操業
規制が緩く、人件費が台湾の1/3以下である。台湾では従来、中国人労働者を漁船＝「海上ホテル」に収容していたが、中国から差別政ができるから、近年では政府施設＝「陸上ホテル」で生活させてい
る。台湾とその競合関係は、日本と台湾の関係を彷彿させる。

（2）個別経営

A経営（王 順隆）

遠洋マグロ延繰漁業 超低温の延繰船のみ12隻
（第3隻）と連繰船を1隻もつ。3隻が400トン
級、他は700トン級。建造費が700トン級で1.5億
元、兄弟が各々会社をもつ1社の資本金が約
200万円。出資者は2人である。太平洋のみで操
業し、ミナミマグロ・クロマグロは対象外である。加
工工場があり休漁はしない。休漁しても補償金が
もらえるわけではない。全延繰船のうちおよそ3割
が休漁しないのが申込。平均船齢が10年位。
減船にも加わらない。参加しても大した補償金はもらえない。石油が5・60ドル/gだと、メバチ・キハダで1隻・300トン程度の漁獲があると採算がとれない。メバチの魚価は600 円/kg にとどまる。最近4 年間、連続赤字が続いていた。

19 年も12 隻体制を続けているが、一般船員のうち4 割くらいは10年以上雇用している。1 隻あたり40 人、3 交代制、幹部船員は7 名くらい、多くは一般船員のなかから登用している。船長・機関長はすべて台湾人、他はほとんどが中国出身、フィリピンもいる。船長は13〜14 人準備し、交代する。30・40・50 代でおおよそ1/3 ずつ、定年が55, 56 才である。一般船員の6 割が大陸出身、インドネシア2 割、フィリピン・ベトナムが各1 割といった見当である。

給与は月額、幹部船員（大陸）が800〜1,000 アメリカドル、一般船員（中国）が500 ドル、未経験だと400 ドルになる。インドネシア人は、かつては400 ドルだったが、現在は450 ドルくらいに上昇した。一往還3 年で契約し、2 年目くらいから3 回にわけ入れ替える。

超低温冷蔵庫　台湾に刺身市場を開拓するために、2004 年、日本・台湾のマグロ業界が超低温冷蔵庫の建設に合意した。日本に対するマグロ輸出量を9.9 万トン以下に抑制するという約束をするためである。06 年から建設に着手し、3 年越しに08 年完成し、8 月から稼働している。政府の土地（4,000 万円）に高雄市（400 万円）と当時の台湾同業公会理事長王順順（2.2 億円）が共同出資し、王氏には18 年間の使用権がある。1 日1 トンのマグロを加工し（最大能力10 トン）、GG ベースで原料1,200 トン、製品1,200 トンの保管能力がある。現在、自社の200 トンを含め合計250〜260 トンのマグロを保管している。マグロ以外の魚は入れない。

王氏は超低温冷蔵庫の2 階で「順億鮪魚専売店」を経営する。「まるごりょうののみせ」とひらがなで表記し、店員が「いらっしゃいませ」と日本語であいさつする。職人のうち1人は別会社ですしこう握った経験があり、1人は清水の冷凍工場で研修をうけた。バックに入っただし、刺身などを販売し、みそ汁をすすりながら食べせる。店内は大塚愛、浜崎あゆみ、徳田佳衣子などの日本人歌手の歌が流れる。自社のマグロ船の営業風景や超低温冷蔵庫の内部のDVD も写っている。居酒屋風のマグロ料理店である。開店まもなくで清潔、味、雰囲気も日本と変わらない。

ここは中心街から離れ、一般の来客はあまりない。漁業関係者のくる休日をターゲットにしたモデル店である。我々が訪れた時は日曜日（1 月11 日）でほぼ満席であった。高雄でスーパーやデパートへの出店など8 店舗の計画があり、2 月までにさらに5 店舗開店するという。年内に10 店の、ゆくゆくは収益があがると見込まれる30 店の、マグロ専門チェーン店の開設を目指している。1 店で月・2〜3 トンの原魚を使うので、30 店で月・90 トン、年間1,000 トン以上となる。刺身、スシ、ネギトロなどマグロ料理全般、台湾は煮込み料理が多いので、かまやしょ・目玉・骨などの部分でも捨てずにまるまる利用できる。

（旧）正月見守って200 以上の注文がある。台湾は日本料理に人気があり、爭鮮という会社が数年にわたって回転する店を200 店舗も展開した。韓国も当初は大変だったと思うが、マグロ・マーケットを開拓した。現在は従来の量だが、将来できることなら、自社マグロ漁獲物のうち1/3 を内のマグロ料理専門店に、2/3 を日本輸出にふりむけたいと
構想している。

B 経営(林)

台湾籍の超低温船を12隻もち、6隻(700トン以上)が常温マクロを、6隻がビンチョウ(2隻＝600トン以上、4隻＝700トン)を営む。後者は昨年から、高緯度の漁ののった大きなビンチョウは日本市場で販売する。操業海域はビンチョウ船はすべて太平洋、常温船はインド洋2隻・太平洋4隻である。

休漁は昨年していない。漁船は国際的な圧力が強く、3年間の1年に太平洋の1隻を減船した。

台湾籍のほかセイシェル籍船が4隻あるが、そのうち3隻は日本の中古船を3年前購入した。1隻が清水(船齢14年、5,000万円)、2隻が高知(船齢8年、8,000万円)で係泊中である。残る1隻は2001年に新船建造したが、日本・台湾間の協議でFOC船を正常化した一環である。セイシェルを通じてIOTCのホワイトリストに登録する。

常温船のうち、船長兼漁労長は台湾人4人・日本人2人、以前は日本人が4人いた。いずれも気仙沼出身、気仙沼のD氏の紹介による。98年減船で仕事がない優秀な日本人船頭がいると言われる。末初すっかり過ごし始めた。最多多いときは9隻の台湾籍船に日本人が6人乗っていた。船長は1人の基本給が月・5万円、台湾人は月・4～5万、水揚が2億円以上観桟給ボーナスが出る。台湾人の方は観桟給の比重が大きいので、水揚額が大きい→2億円以上→と日本人より高額になる。最近は漁がよくないので、台湾人を雇用する。

船長を除く40人の幹部船員のうち、おおよそ、大陸が60%、フィリピンが30%、台湾が10%と概算される。一般船員250人では、大陸＝50%、フィリピン＝25%、インドネシア＝20%、スリランカ＝5%となる。経済発展により乗船したい中国人が減り、給料も最近の2、3年で200ドル～月から400ドル～月までなかった。

経営的にはサモア入港船を例にとると、2年間の売上が8,300万台湾ドル(26億円)、油代＝6,000万円、人件費＝1,000万円、エサ代＝1,600万円、その他の経費もあり、売上額＝9,000万円が採算ラインである。台湾の12隻トータルでは、8年は苦しかったが少し黒字、これまで赤字のこととはない。AC混合油を使い、A重油より安かったからである。1年前設備を変えなかったから赤字になったろう。セイシェルは黒字が3隻、赤字が2隻である。

2. 遠洋まき網漁業

(1) 概論

従来、延繰漁業とともにまき網漁業も「台湾マグロ同業公会」に属していたが、08年7月14日から「台湾まき網同業公会」を設立した。以下は「まき網同業公会」のヒアリングに基づく。「公会」には漁船単位で34隻・台湾国籍のまき網船をもつ21社が加盟し、このうち20隻・5船が延繰漁業を兼営する。公海操業に重点がかかる延繰漁業に対して、まき網は南太平洋諸国EEZ内を漁場とし、13がヘリコプターを搭載する1,200トンクラスの漁船である。WCPFCのFADs規制は最も影響を与えるのはスペイン、次いで日本であり、ヘリコプターで魚群探査を行った台湾は、09年7～8月のFADs全面禁止に従うと思われる。台湾船の混獲は年間450トン、メチチが3かトン、メバチが1,500トンと推定される。

乗組員は延繰よりも収益のよいまき網船を選び
たる。例えば機関長でみると、計算方式が違うので一概には言えないが、まき網の一航海（3年間）の歩合が500〜800万円、延織は収益があがらないので歩合がほとんどない。また基本給も延織は高くて月・8万円、まき網は18万円ぐらいの計算になる。まき網の一航海も以前は2年くらいだったが、3年に延びた。満載になれば20〜50日で寄港する。後継者は中国人船員を幹部として訓練している。現在は34隻のうち30人くらいが台湾人船長である。

台湾は国内のまき網船を34隻に限定し、外国から注文があってもまき網船建造を規制しているという。台湾と日本のまき網船の建造年を対比させた（表1）。建造10年前後の日本船が1/3をこえるのに対し、台湾船は2/3弱が20年前後に達する。もっとも台湾船は国際標準の大型船であるが、日本船ではヘリコプターを搭載できない。93〜95年のまき網船は45隻だった。台湾では延織も同様だが、外国に売船すると漁獲がなくなる。経営赤字の時期もあり--例えば2001・02年--04年から34隻に落ち着いたのである。

延織船は入組・揚絹、前進・後退を繰り返し、1日中移動し、網上げ時に最も石油を使う。しかしまき網漁業は探湯のため長距離を航海する必要がない。夜は停船し、普段はゆっくり動く。また魚がいない時は網を入れない。まき網漁業は延織よりも、石油が節約でき有利である。成育期間が2年カツオを主な対象とし、過剰獲とと言われるマグロ類と比べれば、最近は限界が指摘されるとはいえ、資源的にもかなり余裕がある。さらに何よりも街話=カツオ市況が好調であったため、日本も同様であるが、06〜08年に高収益を上げ、とくに延織漁業を業を兼ねる船主に対して経営的に寄与したと思われる。

この2,3年高収益が続き、新規参入の要望が強いと思われるが、国内では漁獲が入手できない。外国籍で操業するしかないが、新規建造に1,500〜1,700万アメリカ・ドルかかる。「まき網同業公会」11社のうち5社がパナマ籍船10隻くらいをもつ。またPNGプロジェクトとしてFFAとアメリカが10年間有効のマルチ協定を結び、41隻のまき網船の枠がある。これは後述するが、パナマ籍であればPNGの水域にある8ヵ国のEEZ内に操業でき、アメリカ船は自由貿易協定なのでFFA水域のどこでも自由に操業できる。またマーシャルのプロジェクトに台湾が約4隻参加し、漁業船を探検できないので、便宜的にパナマ籍にしている。日本の提出資料では台湾船主のパナマ籍船が23隻、うち4隻はアメリカ籍に転換したようだ。まき網船を国内では持たず、海外においてのみ所有する台湾船主もあるかもしれないが、「まき網同業公会」の加盟資格は台湾籍船の所有なので、詳細は分からない。

台湾はまき網よりも延織に重点を置き、延織漁業優位であるというのが直接の政府担当者--日本の水産庁の遠洋課長にたる--の発言であったが、日本とは異なる民間の活動範囲が広い--逆に言えば役所の権限・力が弱い--台湾では先述したように、南太平洋諸国に直接、あるいはアメリカを経由して間接に、台湾船主がまき網漁業に進出している。

日本固有とはいえべき刺身用原魚を供給する延織漁業において、世界的には缶詰用原魚を供給するまき網漁業が大勢をしめる。まき網漁業が最近まき返しをはかっているが、日本では延織漁業が優位であり、全般にマグロ漁業の発展期にある中国では、まき網漁業はごくわずかであると思われる。台湾もまき網漁業を34隻に限定し、また国
外からのまき網船の建造費をおさえ、延繚漁業に政策的重視をおくが、まき網漁業の勢力が南太平洋諸国との提携を先行させ、日本より回っていることは確かであろう。

(2) 個別経営・D（蔡 定郎）

まき網船 9 隻およびピンナガ船 8 隻（40 トンクラス、台湾・パラアン籍各 4 隻）を所有し、アメリカ船 6 隻を連携委託されているまき網のトップ企業・D を検討する。まき網 9 隻のうち 6 隻は台湾籍、3 隻はパラアンから PNG がチャーターする。6 隻は約 20 年前、3 隻は 99 年に建造した。PNG プロジェクトは、台湾 7 隻・アメリカ 4 隻・中国 1 隻・ヨーロッパ 2 隻（のちにアメリカへ・16 隻となる）を合計 14 隻のまき網船からなり、D は台湾 7 隻のうち 3 隻を受けるも。プロジェクトは 96 年にスタートし、2001 年頃から出荷の第 1 次加工であるローン生産を開始した。約 600 万ドルを台湾資本、アメリカの出資企業・バンボルピー、現地企業が投資し、2,000 人の雇用を PNG に確保する。またアメリカ船 6 隻の運航を 07 年頃から委託され、アメリカ籍資本（バンボルピー・シーチキンが関与）が 51%、D が 49%出資する。

D は 9 隻の所属船とあわせて 15 隻を乗組員・仕込みなど一括として収集する。委託費は人件費・エサ代・給料代などすべての洋上経費をアメリカが負担し、D は運航の管理費（洋上以外の事務作業費）を漁獲量 1 トン/月につき受け取る。委託料は魚価の 30% 経営の黒字・赤字には無関係である。アメリカ船はほとんど自ら運航せず、経験があまり黒字になる台湾企業に経営委託する。

運航委託はこれくらいにして、台湾船の 6 隻は 1,200 トンである。台湾で建造し最後の船は漁具が別で 1,500 万ドルを要した。ヘリコプターを 1,200 トン船 6 隻にチャーターして搭載する。ミクロネシアのボナベ・ラパオ・ソロモンを基地とすることが多く、早ければ一航海 20 日間で満載、1,000 トン船→700～800 トン、1,200 トン船→900～1000 トンの漁獲量である。1,200 トン船の年間 1 隻あたり漁獲量が、10 日間は 5,000 トン、30 日間は 8,000～9,000 トン、魚種別にはカツオ＝80%、混獲のキハダ＝20%，メバチ＝1～1.2%である。タイに 90%，エクアドル・フィリピンにも出荷する。乗組員が 1 隻 30 人、PNG・ミクロネシアなど島嶼国の船員も使う。

3. おわりに

2009 年 3 月末の日本の OPRT 登録船は、日かつ＝208 隻、遠かかつ＝42 隻、近かかつ＝4 隻、合計 254 隻である。ここには日かつ漁協には未加入であるが、遠洋漁業生産者協会に所属する台湾系資本の日本の籍船 46 隻が、日かつ協を窓口に登録されている。もちろん生産者協会と台湾系資本の日本の籍船がすべて所属するわけではない。それらを日かつ協は事実上認めていないと伝えられる。すなわちどの組織にも未加入の台湾系日本の存在する。08 年度末の国際減船前の遠洋マグロ延繚漁船は、OPRT との流れが気になるが、日かつ＝233 隻、遠かかつ＝58 隻、近かかつ＝13 隻、合計 304 隻が加入していた。遠洋マグロの減船数 64 を差し引いた 240 隻が、日本人船主の日本船と思われる。

さて外資源＝台湾系の日本遠洋マグロ船の推定総額は 70～90 隻と幅広いが、主な問題点を指摘すれば以下の 3 点になる（未永芳美）：（1）国への『外資源』遠洋まぐろ延繚漁船の参入の状況等
について」漁業経済学会発表, 09.5.31)。日本人船員 (0〜3人)が少ない、乗組員総数 (25〜34名)が過剰である。フィッシュ・ロングダングの疑いがある。は船舶職員法に違反するが人件費削減になる。は船舶安全法違反であるが、投縄数＝漁獲努力量をふやし、漁獲拡大をはかる。
は IUU (違法・無報告・無規則)漁船の漁獲物を水揚げする。

日本船である限り、取締りを含む管理責任は日本政府に属する。は明白な違法行為であり、許可を取り消すことができる。は単純ではないが、マグロの国際的管理にとって重要であり、日本の資源管理・漁業管理が問われることになる。

「投資経営非我国籍管理条例（非台湾籍漁船への台湾人の投資及び経営管理条例）は、台湾人による外国マグロ漁船への投資に対して 08年12月公布・施行された。それは台湾政府の許可をえずに、台湾籍でない漁船を投資・経営することを禁じる条例である。外国投資マグロ漁船に対する管理を強化するねらいをもつ。またすでに非台湾籍船により海外活動を展開している台湾人は、120日以内に漁業の経営管理と実態を報告し、許可を申請することを求める。

日本サイドからプレッシャーを受けたようであるが、一般的には資本輸入の水産版であり、日本のマグロ漁業が南ア・エクアドルに転籍＝資本輸出する反面にはならない。外国資本一さしあたりは台湾一の活動が国内に直接影響を及ぼしているのである。

文 献

2) 山下東子 (2008), 東南アジアのマグロ関連産業, 鳳書房, 第 4 章 台湾の刺身向けマグロ漁業