

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—台湾調査管見—」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⁾が挙げられるにとどまると思われる。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縄漁業とともに (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. 遠洋マグロ延縄漁業

(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隻以上の延縄船が数カ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、残る20～30隻は旧正月後に出港するとのことであった。台湾訪問時にも、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47.5万トンを超えて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—需要には立ち入った検討をえる必要がある(各論参照)。08年末に6万円前後に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縄漁業の減船は、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、台湾政府と業界の補償による保証金は、平均約3万元(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海軍に引き渡され、残りの14隻は主機・補機・冷凍機が破壊され、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1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、日かつ連と合意した 9.9 万トンをはるかに越えていた 02～05 年から、06 年に至る様変わりがうかがえよう。

台湾政府は石油価格暴騰を受け、08 年にも 9 月 1 日を期限に減船した漁船と漁具を買い上げ、船体・機械を解体する予定であるが、買い上げ対象漁船の順位は以下のようなようである。「100トン以上のビンナガ延縄漁船」→「100トン以上の超低温マグロとビンナガ漁業兼業船」→「100トン以上の超低温メバチ・キハダ延縄漁船」→「100トン以上のイカ釣漁船」→「100トン以上のその他の延縄漁船」→「100トン以上の延縄釣とイカ釣以外の漁船」→「漁船船体が存在している漁船」。必ずしも超低温の刺身用延縄漁船に目標を絞っているわけではない。実際にも希望船の内訳は、インド洋ビンナガ船＝14 隻、インド洋超低温漁船＝1 隻、太平洋ビンナガ漁船＝6 隻、大西洋ビンナガ漁船＝10 隻となり、ビンナガ漁船に集中している。

台湾が 183 隻もの減船に踏み切ったのは、もちろん国際的圧力が無視できないが、外的事情のみならず国内的には、石油価格が高騰し個別経営として十分な収益をあげることができず、あるいは赤字経営に陥ったからである。以下の個別経営では減船に消極的な 2 経営を検討するが、もちろんそれがすべてではない。「台湾マグロ同業公会」の理事長を勤めたことのある C 経営は、22 隻の延縄船を所有していたが、1 年目の 2 隻をスタートに 3 年間に 13 隻減船した。漁獲枠＝クォーターが少ない、石油価格高騰による経営困難がその理由である。台湾のみメバチを 1 隻あたり、A 水域＝80トン、B 水域＝40トン、C 水域＝100トンのクォーターを定めた太平洋が最も厳しい。クォーターは売買できるが、C 経営の残る 9 隻(600～700トン・船齢 18～20 年)はすべてインド洋で操業す

る。インド洋のメバチのクォーターは減船により 200トンから 220トンに増えたが、以前は 250トン位の漁獲があった。インド洋のメバチは小さく、200トンでは採算がとれない。2005 年から延縄船はすべて赤字、1 隻平均 1,000 万元以上の赤字である。2,000 万元以上の赤字という人もいる。1,000 万元以下の経営はないと思う。C 経営は 3 隻のまき網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 月からの今回はビンナガ老朽船優先で、1トンあたり 3 万円にもいかないの見送らざるをえないという。

台湾は延縄漁業において、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、中国から圧力がかかり、近年では政府施設＝「陸上ホテル」で生活させている。台湾と中国の競合関係は、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)

遠洋マグロ延縄漁業 超低温の延縄船のみ 12 隻(弟が 3 隻)と運搬船を 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ち、1 社の資本金が約 200 万元。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。全延縄船のうちおよそ 3 割が休漁しないのではないかと。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/kgだと、メバチ・キハダで1隻・300トン程度の漁獲がないと採算がとれない。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る。

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28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。一航海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守るためである。06年から建設に着手し、3年越しで08年完成し、8月から稼働している。政府の土地(4000万元)に高雄市(4000万元)と当時の台湾同業公会理事長王順隆(2.2億元)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・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。「まぐろりょうりのみせ」とひらがなで表記し、店員が「いらっしやいませ」と日本語であいさつする。職人のうち1人は別会社ですしを握った経験があり、1人は清水の冷凍工場で研修を受けた。パックに入ったすし、刺身などを販売し、みそ汁をすすりながら食べる。店内は大塚愛、浜崎あゆみ、倅田來未などの日本人歌手の歌が流れ、自社のマグロ船の操業風景や超低温冷蔵庫の内部のDVDも写している。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標にしている。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・しっぽ・目玉・骨などどの部分でも捨てずにまるまる利用できる。

(旧)正月セットも200以上の注文がある。台湾は日本料理に人気があり、争鮮という会社が数年のうちに回転すし店を200店舗も広めた。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。現在は微々たる量だが、将来できることなら、自社マグロ漁獲物のうち1/3を国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)が刺身マグロを、6隻がビンチョウ(2隻=600トン以上、4隻=700トン)を狙う。後者は昨年、高緯度の脂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、刺身船はインド洋2隻・太平洋4隻である。休漁は昨年していない。減船は国際的圧力が強く、3年間の1年目に太平洋の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)で係船中であつた。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。

刺身船のうち、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O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聞き、使い始めた。最も多いときは9隻の台湾籍船に日本人が6人乗っていた。給料は日本人の基本給が月・55万円、台湾人は月・4~5万元、水揚が2億円以上なら奨励給=ボーナスが出る。台湾の方が奨励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・

ベトナム=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/月まであがった。

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(2.6億円)、油代=6,000万元、人件費=1,000万元、エサ代=1,600万元、その他の経費もあり、売上額=9,000万元が採算ラインである。台湾の12隻トータルでは、08年は苦しかったが少し黒字、これまで赤字のことはない。AC混合油を使い、A重油より安かったからである。1年前設備をかえなかったら赤字になっただろう。セイシェルは黒字が3隻、赤字が1隻である。

2. 遠洋まき網漁業

(1) 概論

従来、延縄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日分離し、「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11社が加盟し、このうち20隻・5、6社が延縄漁業を兼営する。公海操業に重点がかかる延縄漁業に対して、まき網は南太平洋諸国のEEZ内を漁場とし、1/3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規制に最も影響をうけるのはスペイン、次いで日本であり、ヘリコプターで魚群探索を行う台湾は、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およそ、キハダが3万トン、メバチが1,500トンと推定される。

乗組員は延縄よりも収益のよいまき網船を選び

たがる。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500~800万元、延縄は収益があがらないので歩合がほとんどない。また基本給も延縄は高くても月・8万元、まき網は18万元くらいの計算になる。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ろう。

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。もともと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。台湾では延縄も同様だが、外国に売船すると漁権がなくなる。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。

延縄船は入縄・揚縄、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魚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。また魚がない時は網を入れない。まき網漁業は延縄よりも、石油が節約でき有利である。成育期間が2年のカツオを主な対象とし、過剰漁獲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。さらに何よりも缶詰=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、とくに延縄漁業を兼業す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、国内では漁権が入手できない。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社がバヌアツ籍船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、バヌアツ籍であればPNGの水域にある8カ国のEEZ内で操業でき、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、漁船探査ができないので、便宜的にバヌアツ籍にしている。日本の提出資料では台湾船主のバヌアツ籍船が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縄に重点を置き、延縄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あたる—の発言であったが、日本とは異なり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に、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。

日本固有ともいべき刺身用原魚を供給する延縄漁業に対して、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、日本では延縄漁業が優位であり、全般にマグロ漁業の始発期にある中国では、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、延縄漁業に政策的重点をおいているが、まき網漁業の勢力が南太平洋諸国との提携を先行させ、日本より上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 隻およびビンナガ船 8 隻(40トンクラス、台湾・バヌアツ籍各 4 隻)を所有し、アメリカ船 6 隻を運航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 隻はバヌアツから 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(のちにアメリカへ移り 6 隻となる)、合計 14 隻のまき網船からなり、D は台湾 7 隻のうち 3 隻を受けもつ。プロジェクトは 96 年にスタートし、2001 年頃から缶詰の

第 1 次加工であるロイン生産を開始した。約 600 万ドルを台湾資本、アメリカの缶詰企業・バンボルビー、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、アメリカ詰資本(バンボルビー・シーキンが関与)が 51%、D が 49% 出資する。

D は 9 隻の所属船とあわせ 15 隻を乗組員・仕込みなど一体として操業する。委託費は人件費・エサ代・石油代などすべての洋上経費をアメリカが負担し、D は操業の管理費(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、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 1000 トン 3 隻、1200 トン 3 隻、バヌアツ籍の 3 隻も

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ペ・ラバオ・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、悪くても 5,000 トン、良ければ 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、遠かつ=42 隻、近かつ=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、遠洋まぐろ漁業生産者協会に所属する台湾系資本の日本籍船 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に台湾系資本の日本籍船がすべて所属するわけではなく、その加入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船が存在する。08 年度末の国際減船前の遠洋マグロ延縄船は、OPRT とのズレが気になるが、日かつ=233 隻、遠かつ=58 隻、近かつ=13 隻、合計 304 隻が加入していた。遠洋マグロの減船隻数 64 を差し引いた 240 隻が、日本人船主の日本船と思われる。

さて外資系=台湾系の日本遠洋マグロ船の推定値は 70~90 隻と幅が広いが、主な問題点を指摘すれば以下の 3 点になる(末永芳美「我が国への『外資系』遠洋まぐろ延縄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・ロンダリングの疑いがある。Bは船舶職員法に違反するが人件費削減になる。C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。D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。Bは明白な違法行為であり,許可を取り消すことができよう。Cはそう単純ではないが,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経理と実態を報告し,許可を申請することを求めている。

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ほかならない。外国資本—さしあたりは台湾—の活動が国内に直接影響を及ぼしているのである。

文 献

- 1) 近畿大学(2005) 21世紀COEプログラム クロマグロ等の魚類養殖産業支援型研究拠点 2003~2004(平成15~16)年度 中間成果報告書。手直しのうえ,小野(2007),水産経済学,成山堂書店,第3章に収録
- 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