

みんなの力で おいしいマグロを いつまでも
発行・社団法人 責任あるまぐろ漁業推進機構

遠洋マグロ延縄漁船全船休漁を決断!

日本かつお・まぐろ漁業協同組合 組合長 石川賢廣氏に聞く

漁船の一斉休漁が大きな話題となっている中で、遠洋マグロ延縄漁船も休漁することを決めました。休漁しなくてはならない理由は何か、消費者への影響はないのか、日本かつお・まぐろ漁業協同組合の石川賢廣組合長に聞きました。(インタビュー・浮須雅樹)

7月14日の臨時総会で遠洋マグロ延縄漁船の休漁を決めたそうですが、その規模は?

石川組合長 日かつ漁協に所属する全船233隻が実施します。8月から向こう2年間にどの船も2ヶ月間船を止めます。

なぜ休漁するのですか?

石川組合長 休漁の原因は、暴騰と言える燃油価格の急激な上昇があります。漁船はかなりの油が必要です。ガソリンなどに比べて安いA重油を使っていますが、それもこの5年間で3倍、この2年で比較すれば2倍に上がりました。マグロを獲るのにかかる費用の半分近くを油代が占めるようになり、そのほかにエサ代などを含めるとまったく採算が合いません。ただ、今回の休漁はそれだけが理由ではありません。燃油価格が上がってもマグロがその分多く獲れば採算を合わせることも可能ですが、今はマグロ資源の状態も悪く思うように釣れないからです。これは深刻です。今回の休漁は、油代が高すぎることに加え、操業回数を減らすことで資源を回復させようというねらいもあります。

マグロ漁業者はそんなに大変ですか?

石川組合長 ふつうは、マグロが獲れず供給が減れば、販売価格は上がります。しかし、現状では、供給

が減っても魚価が上がりません。マグロの値段を生産者が決められません。わかり易く言えば、購買力のある大手の量販店が決める仕入れ価格が生産者価格を決めるのです。消費者の皆さんが払う代金の半分以上は流通経費で、生産者の取り分は3割程度にすぎない。遠洋マグロ漁業者は1年以上も漁に出て高い油代を使って一生懸命マグロを獲ってきて、も、儲けることができないどころか、今や大きな赤字になっています。そのことを消費者はほとんど知らない。休漁はそのことを消費者に知ってもらうためのものでもあるのです。漁師は漁に出てなんぼの仕事です。本来は休漁はしたくありません。

休漁することで消費者にはどんな影響が?

石川組合長 休漁は、このままでは、マグロ漁業経営が破綻し、多くのマグロ延縄漁業者が廃業や企業の縮小に追い込まれてしまうことを知ってもらいたいという思いもあって行うものです。マグロ漁業者が居ようと居なくなろうと関係ないと思う消費者の方がいるかもしれませんが、もし、マグロ漁業者が減ってしまえば、休漁で供給が一時的に減るところか、長期的にマグロの供給が減り、マグロが気軽に買えなくなる状況もありえます。なんとかマグロ延縄漁業が続けられる環境ができ



れば、将来もマグロを安定して供給することができ、それが、結局は消費者の利益につながるはずですが。

消費者の理解は得られると思いますか?

石川組合長 わたしは理解していただけたと思います。消費者の方はそれほど無理解ではなく、なぜマグロがこんな価格なのか、なぜ休漁をするのかという事実の背景を知らないだけだと思います。理由がわかれば、支持していただけたと思います。

マグロ資源も悪化しているのですか?

石川組合長 マグロの主要漁場である太平洋の東部太平洋では、この10年間で40%も漁獲効率(CPUE)が下がっています。これをなんとか回復させないといけません。

(2面につづく)

資源が悪化した理由は、

石川組合長 原因の一つに獲りすぎがあります。しかし、少なくとも刺身マグロを漁獲する遠洋マグロ延縄漁業は船の数を減らし、世界的にマグロ資源に悪影響を与えないよう、先行して責任あるまぐろ漁業推進機構（OPRT）を作ったりして努力してきました。とくにOPRTの役割は大きかったと思います。しかし、マグロを獲る漁業には、まだそうした資源管理の体制ができていない漁業もあります。缶詰用にカツオをまとめて獲る時にメバチ、キハダの稚魚も大量にとってしまう巻網漁業がそのひとつです。巻網漁業自体が悪いというのではなく、巻網漁業を行う世界の漁業者が資源への影響を考え操業を抑制する体制を構築する必要があると訴えたい。また、資源の現状に照らして、その動きを加速しなくてははいけません。巻網漁業にはそうした実行力をともなった組織はなく、主導権をもって取り組もうという国もありません。

先日、マグロ延縄漁業を行う主要4カ国業界で休漁について合意したそうですね。

石川組合長 油代が高騰し資源も悪化している今、日本、中国、韓国、台湾が協調して一緒に休漁しようということを決めました。それ以前は、どの国の生産者も自分だけが休むということができませんでした。休めばその分をほかの国の船が獲ってくるだけですから当然です。しかし、そうも言っていられない状況だということが、この4カ国生産者団体の合意で解くと思います。

この協調休漁で延縄の対策はもう終わったと？

石川組合長 違います。資源を回復させるためにまだ、延縄漁業も取り組むべき課題があります。今後、もし、資源回復のために延縄の漁獲枠の割り当てを削減してほしいと資源管理機関から、言われれば受け入れざるをえないでしょう。もちろんまず拡大を続ける世界の巻網漁業の抑制対策が今は必要ですが、延縄も更なる努力が必要です。何度も言いますが、それだけ世界のマグロ資源は悪化しています。私は、いま世界的なマグロ漁業の構造改善が必要になっていると思います。まず、漁獲の能力、漁獲量をこれ以上増やさず、適当なレベルまで下げることを目指して一刻も早くマグロ資源をこれ以上減らさない具体策をとらないといけない。それができなければ、日本

だけの問題でなく、マグロを対象とした世界の漁業は衰退に向かうでしょう。我々は有限な天然資源を使っていることを自覚し、早急に対策を実行しなければなりません。

すべてのマグロ漁業を効率的にマグロを獲れる巻網漁業にしたらよかったという声もありますが、すべて巻網漁業に転換すれば地球規模で膨大な巻網の漁獲努力量が作り上げられることとなります。カツオ資源は悪くないと言われてますが、漁獲拡大を放置していつまでも続く保証はない。いざ資源が悪化すると、むしろ網漁業の方が衰退するスピードは速いと思います。今、儲かっているからといって将来を考えないのは巻網にとっても得策ではありません。その点、延縄は刺身用に選択的にマグロを間引いて獲っている漁業であり、資源に与える影響は限定的な漁法であるのは間違いないと思います。刺身という、延縄漁業の漁獲物を求める需要も世界的に増えてきており、延縄漁法は温存していくべきです。効率的な漁法で獲れさえすればいいということで解決できるものでは無いと思います。

油代の高騰にはどう対応されるのですか？

石川組合長 今の緊急の事態を乗り切るためには政府の支援が必要で。しかし、それだけに頼るわけにもいきません。いつまでも政府が支援をしてくれるわけでもないと思います。生産者自らも考えてやることは、やらなければなりません。たとえば、釣り延縄の手法を使いながらも、もう少し効率的に漁獲していく漁法を考えることも必要です。今のように非常に単純に一本の延縄を150キロも流すやり方はすでに限界にきているとも思います。資源にやさしい釣り延縄の手法を使いながらも、もう少し効率的に漁獲していく漁法を考えることを考えないといけません。そうしないと、油代の値上がりに対応できない。さらに漁獲する製品のレベルも上げながら、漁獲効率をもう少し上げるなどいろいろ工夫することで、延縄の生きる道を探らなければいけないと思います。

日本がマグロ延縄漁業をつづける意義をどうお考えですか？

石川組合長 今日のように世界的に資源管理措置が強化され、厳しい国際漁獲枠（TAC）が設定されるようになっている時、日本が遠洋マグロ漁業をやめるとどうなるか。『使わないTACは返してください』と

言われるのは間違いない。そうなると思っても、漁獲枠がなく簡単にマグロ漁業が始められなくなってしまいます。要するに、国際機関に決められたTACは大切な国の財産なのです。この財産を一度失うと取り戻すことはほぼ不可能になり、日本は長年、嘗々と築きあげてきた国家権益を失います。

日本人が食べるマグロは日本船で

消費者の立場からみて、日本の漁業がなくなると刺身食文化への影響は？

石川組合長 日本のマグロ漁船がいなくなり、マグロが供給されなくなればどうなるでしょうか。その影響は大きいと思います。他国から輸入すれば良いという議論があるにしても、ただでさえ資源状態の悪いマグロです。世界での資源の取り合いの中で、日本は劣勢にたたされてしまうと思います。やはり日本人が食べるマグロは日本の船が獲る状態を維持したい。そのために私たちは全力でがんばります。そのことを消費者にも理解し協力してもらいたいと思います。

一定規模の日本のマグロ延縄漁船は残すべきだと。

石川組合長 国策としてでも残すべきです。これまでは、政府も含め、日本中の人々が、食料危機は飢饉や戦争が無ければあり得ないと思っていました。しかし、食料に国際投機マネーが流入し、自国民の食料確保のために食料の輸出を禁止する国ができるなどに初めて気づいたのです。

金を出せばいくらでも買えるという幻想をいだくのはもうおかしい。投機筋が動いて食料を投機の対象にし始めた今、あらためて日本の食料政策を考えていく時がきていると思います。欧州は工業国ながら100%以上の食料自給率を維持している。これは自分たちの食べるものは自分たちで確保しておかないといけないということを、常に隣国からの侵略の恐れがあった大陸国家として過去に学んできたからだだと思います。水産物をどれくらい自分たちで賄えるようにしておけばいいかを決めるのは難しいですが、遠洋マグロ延縄漁業が燃料を食って非効率的だからと決め付けて、いらぬ漁業と切り捨ててはいけないことを、これまで果たしてきた役割も含め、知ってもらいたいと思います。

日
か
つ
漁
協

遠洋マグロ船が全船休漁決定

2年間で各船2か月以上停船

日かつ漁協（石川賢廣組合長）は7月14日、臨時総会を開き、休漁の実施を決めた。8月1日から22年7月31日までの2年間で、全船が国内もしくは外国の指定港で2か月以上停船する方式で、休漁時期は各船の操業計画に合わせて行う。

休漁は、日かつ漁協に所属する233隻のうち、初年に約100隻、2年目は残りの船が実施し、全船参加する形をとる。休漁することで冷凍マグロの供給量は、初年の100隻分で5000トンが減少、2年間の休漁で1万トン

以上の供給が減少する計算になる。

休漁に際しては、休漁期間中の乗組員の雇用確保などが必要となることから、政府に対して休漁補償を求めていくが、政府の補償が決まるまでの期間、各船の負担も含む自己資金で休漁補償に対応する考えだ。

さらに、燃油高でマグロ漁業経営が厳しさを増し資金繰りが悪化している経営体もあることから、金融機関に対し漁業経営維持安定資金など制度資金の積極的な活用や資金面での支援措置も求める。

日・中・韓・台 遠洋マグロ延縄漁業4団体休漁合意

「燃油高騰」「資源回復」のため

6月27日、東京で日本、韓国、台湾、中国の遠洋延縄漁業生産者団体が会合。（中国は書面参加）魚価の長期的低迷、「資源の減少により近年マグロが釣れなくなっていること」、「最近の燃油価格の高騰」のため操業継続が困難となっている実情を、広く一般社会に訴えとともにマグロ資源の保全・回復をはかるため、協調し、休漁を実施することに合意した。

また、マグロ資源に脅威を与えている大型まき網漁業や適正に管理さ

れていない蓄養マグロ漁業排除のための対策を早急に実施するよう資源管理機関、各国政府、流通関係者、消費者に働きかける等についても合意し共同声明（右記に全文）として発表した。

OPRTの調査では、この4団体の漁船を含め、日本に冷凍刺身マグロを供給する世界の遠洋マグロ延縄漁船の約3分の1にあたる約400隻が、休漁する見込み。台湾は、既に200隻が休漁している。

EC（欧州委員会）は、6月12日、クロマグロの地中海・東大西洋まき網漁業を禁止する緊急規則を公表した。漁獲枠の超過を防止するため。ギリシャ、フランス、イタリア、キプロス、マルタについては、6月15日、スペインは、6月23日以降の操業を禁止した。（昨年ECは16,780トンの漁獲枠に対し約5,000トン超過。）まき網漁自体に加え、まき網で捕獲されたクロマグロの水揚

クロマグロ(地中海・東大西洋)禁漁決定

欧州委員会緊急規則 発動

げ、イケスで太らせる「蓄養」への利用、他の船への積み替えも禁止される。（漁獲枠が減少しているのに関わらず、EC登録まき網漁船は、昨年92隻が今年134隻に増加したとも伝えられている。）高級寿司種として知られているクロマグロ。大部分を日本が輸入している。漁獲枠を超過したクロマグロを輸入しないよう輸入監視の強化等、乱獲防止に向け、日本の対応も求められている。

まぐろ類資源の保全等に関する合意

日本かつお・まぐろ漁業協同組合、中国漁業協会遠洋漁業分会、特別法人韓国遠洋産業協会まぐろ延縄漁業委員会及び台湾区遠洋鮪漁船魚類輸出業同業公会は、長引く魚価の低迷等により、まぐろ延縄漁業の経営が厳しい状況にあったことに加えて、近年のまぐろ類資源の減少による漁獲率の低下及び最近の燃油価格の異常な高騰により、操業の継続自体が困難な状況となっていることを共通認識として、まぐろ類資源の保全及び回復によって遠洋まぐろ延縄漁業の存続を図るため、協力して、以下の対策を実施することに合意した。

1. われわれ四団体は、近年、急速に増えてきた大型まき網漁業や適正に管理されていない蓄養がまぐろ類資源に与えている脅威を排除するために必要な資源管理措置が一日も早く講じられるよう、地域資源管理機関、各国の漁業当局、流通関係者及び消費者に対する働きかけを継続する。

2. われわれ四団体は、遠洋まぐろ漁業が危機的な状況に直面していることを広く一般社会に訴えとともに、まぐろ類資源の回復に資するため、遠洋まぐろ延縄漁船の休漁を実施する。

3. われわれ四団体は、需給構造の安定化を促進するため、自国の冷凍刺身まぐろ市場の拡大育成及び米国、EU等の新規市場開拓に努力する。

日付 : 2008年6月27日
於 : 東京

日本かつお・まぐろ漁業協同組合
中国漁業協会遠洋漁業分会
特別法人韓国遠洋産業協会まぐろ延縄漁業委員会
台湾区遠洋鮪漁船魚類輸出業同業公会

漁業者の悲鳴 (水産経済新聞記事 転載)

「かつてオイルショックも経験したが、今回とは意味が違う。その時は油が高くなってもマグロは釣れていた。今は釣れない」と遠洋マグロ船主は声を落とす。

燃油高騰がここまでマグロ漁業を追い込んだ理由に、資源の悪化がある。

遠洋マグロの場合、かつて1日2ト、3トと釣れていたものが、今は多くの海域で、平均で0.5ト、0.3ト。1トを大きく下回ることが少なくない。1日で1尾もマグロが釣れない日さえあるという。日本船に限らない。現在最も多くマグロ船を所有する台湾船など外国船も状況は同じだ。

1日の漁が1トを大きく下回るといったことはどういうことか。

400ト近い遠洋マグロ延縄船の場合、1日の燃油消費量は約3キロといわれる。延縄を150キロ流し釣り上げるために船を走らせる油代に加え、釣ったマグロを超低温といわれるマイナス60度に保つための発電機を回す油の消費量もバカにならない。1キロ12万円とすれば油代だけで36万円が消える。当然餌代もかかる。3000本の針に付ける餌1尾が20円だとすれば、1日6万円。油代と餌代という中心的な材料費だけで、1日42万円。キロ750円のキハダマ

グロが1ト漁獲できても、1日の漁獲高は90万円で、その47%が材料費で消える。現状で1トも獲れない日がほとんどと考えれば、採算は合わない。

マグロ船1隻を所有する船主の場合、もちろん、船は相当の努力をしている。漁に支障が出ない程度に速力を落とし、船内のムダな灯りをすべて消すなど、油を使わない工夫に余念はない。1日の燃油消費量を2キロ近くまで落としている船もある。しかし、焼け石に水。油の高騰とマグロの不漁から逃げ道は見つからない。

遠洋マグロをめぐる環境は、資源の悪化、国際規制の強化、諸外国の競争激化の中でどう競争力を付けていくかが課題となっていた。10年ほど前の2割減船以降、マグロ船はコスト削減にも取り組んできている。

実際、あらゆる手段を講じ、まだ燃油がキロリットル2万円台だった当時で80万円を超えていた1日のコストを、燃油が高騰する前には50万円を切るところまで下げた船もある。もし、その努力をしなくては、すでに日本のマグロ船は全滅している。逆に言えば、燃油が高騰するまでにできるコスト削減はすべてやり尽くしている。「残された道は、マグロの価格が上がること」と、真面目な表情で語る静岡のマグロ船主。マグロ漁業は今、そこまで追い込まれている。

1尾も獲れない日も 燃油高騰に追い打ちかける資源の悪化

OPRT 総会開催

生産、貿易、流通、消費の関係者が結束して取り組む！

OPRTは5月27日、平成20年度通常総会を開催しました。

冒頭、中須勇雄会長は「OPRTはマグロ資源の持続的利用に、生産者、貿易、流通、消費者と共に一体となって取り組んできたが、燃油価格の高騰で、このまま価格が推移すれば、漁業の存続ができない。マグロ資源の持続的利用とともに石油問題にも対処していかなければならない。関係者が結束して、この難局を乗り越えていきたい」とあいさつ。来賓の中前明水産庁次長は「世界的なマグロ類資源の悪化や魚価低迷に加え、燃油価格の高騰などの影響により世界のマグロ延縄漁業を巡る状況は非常に厳しい。わが国としては責任ある漁業国・消費国として、国際的な資源管理に引き続き協力していくとともに、わが国遠洋漁業の維持・確保

に向けた取り組みを充実していく必要がある。マグロ資源の持続的利用を図るには、生産者のみならず、関係者が一体となって世界レベルでの取り組みを行っていくことが肝要。OPRTに期待される役割は益々、重要性を増している」と述べました。

平成20年度事業計画は、OPRTの設立目的(①まぐろ資源の持続的利用の推進②国際的、社会的責任に答えたマグロ漁業の発展)に資するために、会員の連携・協力の下、事業を実施するとの方針の下に作成された原案が承認されました。(詳細OPRTウェブサイトに掲載)

今回、任期満了に伴う役員改選で、中須会長と原田専務が再任されました。なお、セイシェル、フィジーが新たに加わり、会員は18団体、登録隻数は1,153隻。また、賛助会員も403(内法人61)に増加しました。

マグロ休漁に理解を求めて OPRTが声明

OPRTは、総会の前日、各国会

員と意見交換会を開催しました。その結果、各国業界とも、燃油高騰により、操業継続が困難な状況にあり、台湾、中国等、既に休漁している漁船も多数あることが明らかになりました。OPRTは会議後、世界的規模で休漁に向かっている状況を公表。原田専務は「燃油価格高騰は、特に遠洋に漁場のあるマグロ延縄漁船を直撃。各会員は、燃油コストの上昇を吸収するために、経費節減に努めてきたが、操業継続は、赤字を積み上げるだけの事態に到り、多くのマグロ延縄漁船が休漁せざるを得ない。この結果、天然冷凍刺身マグロの供給が減少することは残念だ。

しかし、国際的な投機の対象ともなっている原油価格の高騰に、民間の一業界が為す術は無い。原油価格の高騰は、漁業だけでなく、多くの国の産業にも影響を与えている。不合理な原油価格の上昇を抑制する国際的メカニズムの導入を国際機関、各国政府に早急に検討するよう訴えたい」と述べました。

編集後記

EU(欧州連合)は、燃油高騰で打撃を受けている漁業に対し、20億ユーロ(約3,320億円)の緊急支援策実施を7月15日決定。実施のための緊急規則を急ぎ読んだ。EUの漁業を今後も存続させるための緊急措置。決然と実施する意思と気迫を感じる。マグロ資源の国家間の争奪戦も今後、更に厳しくなると予想されるが、石川組合長の言う「日本の遠洋マグロ漁業を国策として残す」を支持する。(原田)