

## 第 18 回 カツオ・マグロ漁業研究座談会

主催 水産海洋研究会  
後援 焼津市  
焼津漁業協同組合  
静岡県鯉鮪漁業協同組合

日 時： 昭和 54 年 4 月 11 日（水） 13:00~17:00  
会 場： 焼津漁業協同組合 中会議室  
コンビナー： 小 網 汪 世（海洋圏研究所）

開会の辞： 小 網 汪 世（海洋圏研究所）  
会長挨拶： 辻 田 時 美（水産海洋研究会会長）  
来賓祝辞： 服 部 毅 一（焼津市長）  
焼 口 佐 左 衛 門（焼津漁業協同組合・静岡県鯉鮪漁業協同組合組合長理事）

### 話題および話題提供者

座長 小 網 汪 世（海洋圏研究所）

- |                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| 1. カツオ・マグロ漁業に関する国際的規制の動向 | 川 本 省 自（水産庁遠洋課）      |
| 2. 食品流通の中のマグロの需要         | 成 ヶ 沢 宏 之 進（総合調査研究所） |
| 3. 研究者から見た最近のマグロの流通      | 塩 浜 利 夫（遠洋水産研究所）     |
| 座長 奈 須 敬 二（遠洋水産研究所）      |                      |
| 4. 遠洋カツオ一本釣漁業の危機克服について   | 小 網 汪 世（海洋圏研究所）      |
| 5. 延縄ビンナガ漁場における竿釣の検討     | 塩 浜 利 夫（遠洋水産研究所）     |
| 6. 船上加工品のブライン凍結実験        | 柘 植 喜 代 司（静岡県水産試験場）  |

研究会の感想： 山 本 徹（静岡県水産課長）  
閉会の辞： 中 野 伝 兵 衛（焼津漁業協同組合専務理事）

### 1. カツオ・マグロ漁業に関する国際的規制の動向

川 本 省 自（水産庁・遠洋漁業課）

#### 1. 200 海里規制の現況

日本のカツオ・マグロ漁業について最も中核となる漁場は南太平洋と思われるので、太平洋における 200 海里規制の現状を中心に検討を進めた。

第 1 図は水産庁で作成したもので、太平洋における各国の「200 海里経済水域とカツオ・マグロ漁船の漁場区域」を示す。

図中の点線で囲まれた部分は、太平洋に存在する独立

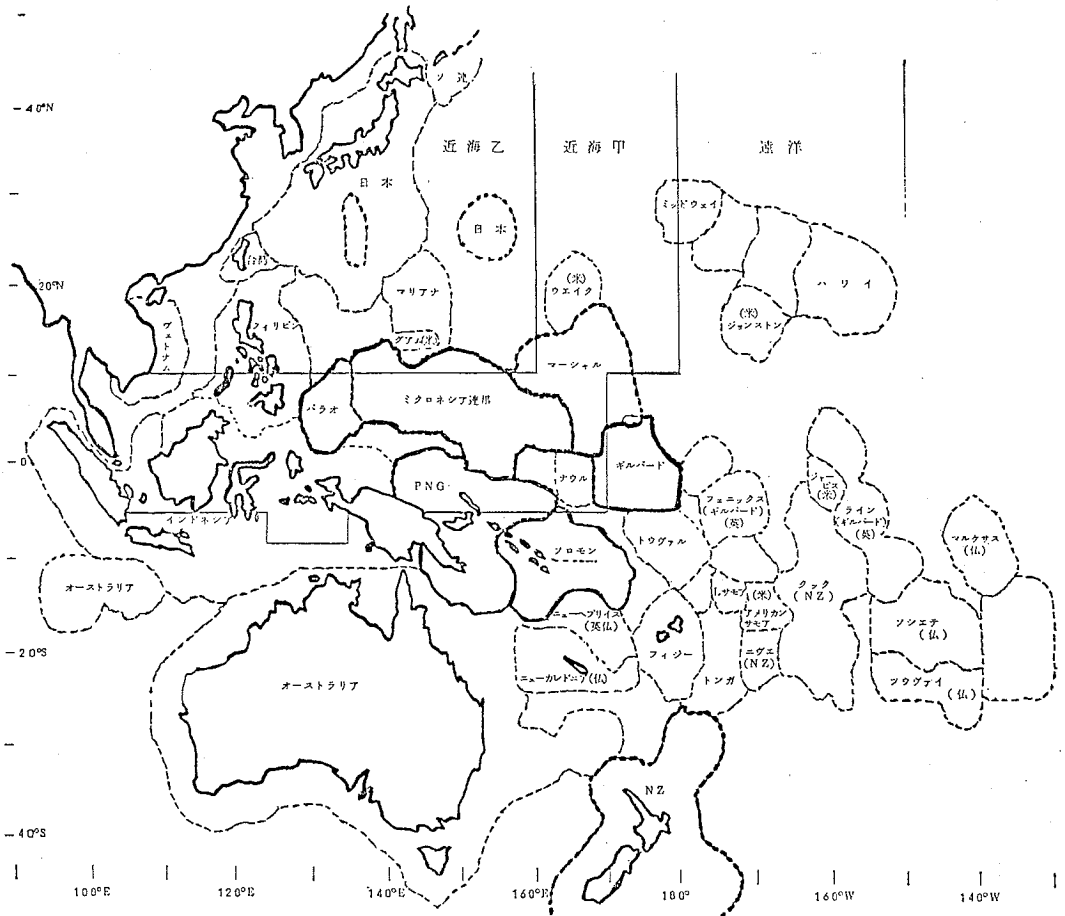
国及び自治領が、すべて 200 海里規制を実施した場合の状況を示すが、特に太い点線で囲まれた部分は、すでに規制が実施されている海域である。

(1) 200 海里規制を実施し、すでに日本と入漁協定を結んでいる国

ニュージーランド、ソロモン、ギルバート、

P. N. G.（協定は結んでいるが入漁はしていない）

ミクロネシア連邦（3 月に交渉妥結）



第1図 200海里水域とカツオ・マグロ漁船の漁業水域

パラオ (交渉中)

仏領ニューカレドニア, 仏領ソシエテ, 仏領マルケサス, 仏領ツブアイ (入漁料条件等で折合いがつかず目下入漁不能)

フィジー, トウヴァル (ほとんど入漁実績なし)

(2) 規制実施が間近い国

オーストラリア (本年6~7月頃実施が予測される)

インドネシア (年内実施が予測される)

マーシャル (本年7月より実施予定)

(3) 200海里規制を実施しているが, カツオ・マグロには規制を適用していない国 (カジキ類・サメ等は規制) ……アメリカ

図を一見すれば明瞭と思われるが, ほとんどのカツオ・マグロ漁場は規制圏内に入る。

特に近海の甲・乙海域は大部分の海面が各国の200海里圏内に入るから, 入漁料等, 何らかの規制を受けざる

を得ない状況にある。

遠洋漁場については, この図に示されている以外に南米海域もある故, 全体的に見れば未だ, あまり規制の影響を受けてはいないということが出来る。

わが国のカツオ・マグロ漁業全体の漁獲量中で外国の200海里以内での漁獲量は42.43%, 残りの57.57%は日本の200海里圏内及び公海における漁獲量である。従って42.43%中, 南太平洋諸国における規制量は1976年で

カツオ 約 8%

マグロ 約 6%

という数字が示されているから, これからは大きな影響が出て来るであろうと憂慮される。

## 2. 入漁料について

アメリカ, カナダはカツオ・マグロについては高度回遊魚として規制外で入漁料はとらないが, カジキ類は漁

獲禁止で、サメ等を対象として入漁料を払わねばならない。

アメリカ 1隻 約4万円  
カナダ 1隻 約2万円

南アフリカ 1隻 約7万円  
ギルバート 1隻 約57万円  
ソロモン 1隻 49万円  
ニュージーランド 1隻 196万円  
パプア・ニューギニア 現在交渉中

前回の100万、120万キナーの状況だと

カツオ・マグロ船 1隻 87万円  
施網船 1隻 454万円

今回日本は40~30万キナーを要望しているが、先方は80万キナーを主張して交渉決裂、目下入漁不能。

インドネシア

非常に特殊で特別の船しか入漁していないが現在のバンドン海協定の入漁料からいうと

1隻 42万円

しかし、今年後半から200海里規制が実施された場合は、かなり高額な要望が出て来るのではないかと憂慮される。

オーストラリア

現在交渉中

日本の主張 1隻 4,000オーストラリアドル

オーストラリアの主張 総枠で200万ドルまで譲歩

200万ドルとすると、約250隻出漁故、1隻200万円位の負担となる。

目下更に歩み寄りを求めて交渉中。

ミクロネシア連邦

全体で200万ドル、隻数最高900隻以内

1隻 約3,000ドル(約60万円)

このように検討していくと、従来のように多くの海域にまたがって操業すると南太平洋諸国の共通点として

- ① 入漁料の前払制
- ② 精算を行わない

という点から見て1年前払して半年しか入漁しなくても、入漁しない期間分の払い戻しは行われなから、非常に多額の経費を無駄使いすることとなる。

昨、昭和53年までは、実質的に協定を結んで金を払って入らなければならなかった国は、ギルバート、ソロモン、パプア・ニューギニア(P.N.G.)、ニュージーランドの4カ国だけだったが、今年からはミクロネシア連

邦も規制水域を設けるので、入漁料が必要となり、パラオ、マーシャルも同等の方式・金額が決定されるであろうことが予測されるで、昨年まではP.N.G.の海域に入らなくても、ミクロネシア海域で入漁料を払うことなく操業できたが、今年からは

- ① 日本の200海里水域
- ② マリアナ、ハワイ外、アメリカのカツオ・マグロを規制していない水域
- ③ 各国の200海里水域以外の公海

以外のはとんどの主要漁場では入漁料を払わなければ操業が不可能となる状況に直面する。

水産庁の調査によれば、大体3~4カ国に亘る海域を巡って操業を行うと

カツオ船の場合は 200万円位は入漁料を払わねばならなくなる。

マグロ船の場合は 南マグロに対象の操業で、ニュージーランド~オーストラリア~南アフリカ~インド洋の南、という操業形態を取ると

ニュージーランド 約200万円

オーストラリア 現状が好転しなければ200万円  
即ち、最低200+200=400万円は入漁料を支払わねばならないものと思われる。

このようにして経営上から見て厳しい状況になるのではないだろうか。

更に、南太平洋諸国で非常に特徴的なことは、本来ならば入漁料は各国が、夫々の200海里水域を管理する費用の対価として課すべきものを、規制国の発展のための公共投資等に必要経費までも日本漁船に課するという考え方が強い。

このようなことから入漁料の負担は今後益々増大する傾向にあると言わざるを得ない。

カツオ・マグロ漁業の今後の経営方針として、このような事態に対処し、どのようにカツオ・マグロ漁業の経営を営んでゆくかについては、これまでの漁業経営者の考えは、昭和52年、53年は200海里の幕開け時代で、入漁料負担は臨時出費という形で処理して来たものと思われるが、今後は操業のための必要経費——漁場の地代と同様の考え方で処理せざるを得なくなるのではないだろうか？

### 3. 今後の操業形態について

将来、どのような形で操業が行われるかということ、入漁料の負担がどの程度のウエイトを経営上で占めるかにかかって来ると思われるが、日本の200海里内に

操業の重点を置いて、あとは出漁する国の数を出来るだけ少くして、入漁の必要度が不明確な国の漁場は除外する等、これまで以上に漁場選択を厳しくやっていかねばならない。

近海船であれば、わが国の200海里圏内の漁場を主体として、2~3の他国の規制海域を加える等、夫々の入漁負担能力に応じて漁場を選択するといった年間操業計画に、この要素を加味した、これまでより一層厳しく綿密な検討が要望される。

遠洋船の場合でも、これまでのような無制限な巡洋操業には再検討を必要とする。更に漁海況、対象魚種とその漁獲予定数量等の検討も一段と綿密にした操業計画が必要となるであろう。

なお、遠洋船では、ハワイ以東の広い公海の漁場に、どのように操業のウエイトをかけるかが経営の最大のポイントとなるのではないだろうか？

しかし、南太平洋の200海里規制を行う国々の水域に入らず操業を行うことは不可能に近い故、どれだけ個々の経営の中で入漁料が負担出来るかが、漁業経営の生死の分岐点となるのではないだろうか？

入漁料の負担の限界について水産庁では、現在のところ未だ幾分余裕を持つように見ているのだが、この点については漁業者の意見を聞きたい。

しかし、今後は、かつてのように魚価の大幅な上昇はあり得ないと思われるし、燃油の値上りが急速に進めば入漁料負担に耐え得らなくなるであろうことが充分予測される。

このような状況下で200海里体制の中を、どのように生き抜いていくかが大きな課題となるであろう。

このような状況にある故、国として本年南太平洋振興基金を作り入漁料の助成処置として約9億円の予算を計上したが、この基金で、ある程度のことが出来ると考えている。

#### 4. 200海里規制の実態

200海里体制は、開発途上国が夫々の国の海域における資源を出来るだけ先進国の略奪から守るため、アフリカや南アメリカの国々が主体となり、国連海洋法会議を舞台として沿岸国による同海域の資源の管轄権を主張する動きが起ったが、それから7~8年を経過するに及んで漁業における200海里体制は確立、法定化されたが、現在の状況を見ると、結局、得をしたものは南太平洋の諸国と言えよう。

海洋法体制のおかげで、人口数千、多くても数万の何

の資源も無く、自国の海域を管轄する能力も持たない国々が、一片の法律で入漁者から多額の金を得られるようになってきている。

また、200海里規制で囲い込んだ海の面積が多い国々は、オーストラリア、ニュージーランド、アメリカ、カナダ等の先進諸国だが、これ等の国々も一番得をしているということが出来る。

最も世界の海洋の中で公海の比率の多い所は大西洋と印度洋で、結局一番200海里の経済水域を制定するために騒いだ国のラテンアメリカやアフリカの諸国は、非常に少ない経済水域しか持っていない。

おそらく、これ等の国々は何んのために200海里を騒いだが非常に後悔しているのではないかと思われる。

誠に理不尽な形で入漁料を取られているという考えを恐らく大部分の漁業者が持っているものと思われるが、200海里時代はすでに現実の体制として定着してしまったのだから、これからは、この現況に対して、どのように生き抜いていくかが最大の課題と言えよう。

#### 質 疑 応 答

問1. 深沢銀雄(焼津漁協)

南太平洋振興基金の入漁料補助枠は、今後拡大される可能性はあるのか？

答 川本省自(水産庁)

大蔵省との約束では、現在200海里規制を実施し、入漁協定を結んでいるギルバート、ソロモン、P. N. G., ニュージーランド、だけで一応9億円となっており、今後、ミクロネシア連邦、インドネシア、オーストラリア等の国々が、これに加われば順次予算要求をする故、補助枠は拡大され得る。

問2. 深沢銀雄(焼津漁協)

遠洋カツオ漁業は昨年从今年にかけての魚価安、更に最近に至って不漁にあえいでいるが、水産庁では、どのような救済策を考えているのか？

答 川本省自(水産庁)

サケ・マス漁業や底曳網漁業は早くから200海里の規制を受けたが、カツオ・マグロは一番遅れて、この試練を受けることとなった。現在が最も重要な時期と思われる。各国の要求が出そろはないと何ともいえないが、水産庁の当面の努力目標は如何に入漁料負担を少なくするかということで、外交的努力を最大限やっていく。

問3. 小網汪世(海洋圏研)

現在アメリカの200海里水域内では、カツオ・マグロは規制外ということから、ハワイ以東、東沖の漁場を最

大限に生かすようにとのことだったが、最近アメリカの高度回遊魚に対する考え方が変化して来ているという情報があるが、今後規制が実施されることはないだろうか？

答 川本省自（水産庁）

アメリカの態度は大西洋と太平洋では大部異っている。

大西洋の場合には、クロマグロを中心として200海里規制法の中に入れるという意見が非常に強い。(メキシコ湾への同時入漁許可は20隻以下というような強硬姿勢)

しかし、太平洋ではアメリカの施網船隊が、中南米諸国の沿岸でカツオやキハダを漁獲しているから、アメリ

カが自国の太平洋沿岸でカツオやマグロを200海里法の規制の下に置けば、当然アメリカ船隊は主漁場であったメキシコ沖やコスタリカ沖から追払われることになる。それ故、アメリカは太平洋では強い手段は取らないものと思われる。

なお、アメリカが太平洋岸で興味を持っている魚種はカツオとキハダ故、日本の遠洋マグロ船の主目標のメバチとは競合しない。

ただ、全米熱帯マグロ委員会が解体して新しい体制をつくるということが今問題となっているが、そのようなことが実現すれば、新しい熱帯マグロ委員会の規制に、どの魚種が入るかということで事態は変わってくる。

## 2. 食品流通の中のマグロの需要

### 1. 問題の提起

(1) 最近の水産流通業界は倒産旋風が吹き荒れている。マグロ業者だけでなく、惣菜物業者も、塩干物の業者も魚卵を扱う業者もバタバタと潰れている。まだこの倒産旋風は続くことであろう。

何故に、このような事態に立ち到ったのであろうか？それは流通関係者が、あまりにも魚をもて遊び過ぎた故に外ならない。

今、水産業界全体が大きな反省をしなければならない時期に来ている。

“魚の流通は、どのようにあるべきか！”これこそ、すべての水産関係者に投げかけられた大きな課題に外ならない。

(2) 最近の食品界では2つの転換が迫られている。それは

- ① 価値観の転換
- ② 発想の転換

で、このことは水産業界においても同様である。

水産物の流通に際して2つの重要事項が存在する。

- ① コストをかけないこと。
- ② 販路の確立

この課題は漁業生産においても重要事項だが、流通関係者は、卸売会社も仲卸業者も輸送業者も小売業者も、すべてを含めて共通のものと言わねばならない。

(3) 畜産品、青果物、魚と、一般惣菜物の食品全体の中で外側から見ていると、はっきりと判るものは「商品の

成ケ沢 宏之進（総合調査研究所）

特性」に外ならない。商品自身に活力のあるものは、いくら生産・供給が増大しても、どんどん需要は拡大してゆく。

(4) 全国の漁港、産地市場が直面している共通の問題は、

従来のような単に値付けを行い、発送の基地としての機能しか持たない産地市場の地位に止まるか、その地域の水揚が200億あればこの200億を使って最終的な出荷を600億とするか、800億にして他地域に出荷し得るかという「経済の波及効果」をもった新しい水産総合基地として繁栄するかということで、この波及効果を出せるような港でなければ、これからは、単純な漁港、単純な産地市場の中で、次第に没落してゆく。

名前をあげるのをはばかるが、今年の始めに問題を起した漁港でも、結局、船主は船主の感覚で、自分の商材は自分の手でということから細くとも自分のパイプだけを引こうとするし、流通業者は流通業者だけが生きてゆこうとするから、相互協力の姿勢は残念ながら全く見当らない。このようなことでは厳しい200海里時代の中にあって“水産”で生き抜いてゆくことは出来ない。

焼津からカツオやマグロを取除いたら何が残るであろうか？

北海道の「稚内」等は、その適例だが、200海里時代の圧力を真向から向けて、生産が減退し、急激に人口が減っているが、これを引留める手の打ちようがない。稚内は人為的条件ばかりでなく自然的条件の厳しさもある