

遠洋マグロ延縄漁船の危機！ (特集：燃油高騰問題)

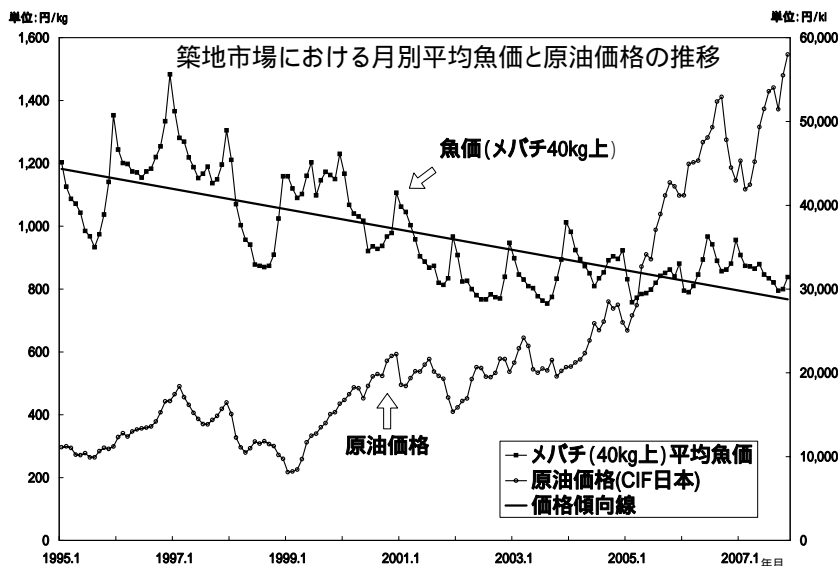
「米国原油先物相場が、遂に100米ドルを超えた」とのニュースが、新年早々、報道された。特に、遠洋まぐろ延縄漁業者にとって、このニュースは、とりわけ、重いものとなった。日本の消費者に、サシマグロを供給している日本の遠洋マグロ延縄漁船。その存続にむけて、いろいろな努力が続けられているが、燃油コスト急騰の問題は、越えるにはとても高い壁。世界的な人口増加を背景に、天然資源の争奪をめぐる国際競争の激化が予想されている時に、日本の漁業権益（漁獲枠）を確保するために、国策としても、日本の遠洋マグロ延縄漁船団の維持を図る必要があると訴えたい。燃油問題に焦点を当てて特集とした所以です。（なお、特集記事の、とりまとめには水産経済新聞社のご協力を得ました。）

燃油価格高騰の影響

昨年12月13日、政治、行政に燃油高騰対策を求める「全国漁業代表者集会」が、東京の自民党本部ホールで開催され、約700人の各漁業の代表者が参加した。遠洋マグロ延縄漁業者を代表して串木野の遠洋マグロ延縄漁船の船主・早崎達也氏は、「もはや我慢の限界。操業経費削減など、努力を重ねても、報われず、赤字の幅は広がるばかりだ。航空業界や陸上産業のように、増加したコストを価格転嫁できない今の漁業。このままでは、日本の漁業は潰れる。食料産業を守れない国は滅びる」と、厳しい状況に直面している漁業者の悲鳴とも言うべき叫びを率直に述べ、対策を訴えた。

その会場で、配布された、日本かつお・まぐろ漁業協同組合が作成したパンフレット（要旨 囲み記事参照）が、遠洋まぐろ延縄漁業の窮状を端的に示しているので紹介する。

（政府は、12月20日、燃油高騰緊急対策に102億円の補正予算計上を決定した。省エネ設備



遠洋かつお・まぐろ漁業における 燃油価格高騰の影響

最近の異常な燃油価格の高騰は漁労コストを大幅に引上げ、もはや自助努力によるコスト低減で吸収できる域を大きく越えております。

漁労コストに占める燃油経費の割合
H16年:18.5% H17年:23.6% H18年:27.2% H19年(予想):33.2%

前回、緊急燃油高騰対策を実施した平成17年と比較しても、国内供給価格で約3割上昇、外地主要港では約4割上昇の価格となり、これは、漁労コストを約1割押上げ、多くの船が赤字航海となり産業の存続を揺るがす事態となっております。

一方、日本刺身マグロ市場における冷凍マグロ類の魚価は、供給が大幅に減少しているにもかかわらず、主力である赤身のメバチ・キハダの魚価は一向に上向き気配も無く低迷が続いております。

このままでは、カツオ・マグロ資源のまえに漁船がなくなってしまう。

への転換や共同操業（共同運搬船の運航など）の支援、省エネ技術導入促進事業の実施などの緊急対策がとられることとなった。）

業界としての対応は？

水産業界のリーダーは、この苦境をどう乗り越えようとしているのか、年頭記者会見（要旨）を紹介する。

採算割れ価格改定へ 消費者理解に取り組み

大日本水産会 中須勇雄会長

中須会長は1月8日、日本の水産業全般に関し、「今年は採算のとれる価格への改定に向け、消費者に水産業の現状を分かりやすく説明し、理解してもらうことが、水産業界を挙げて取り組む課題」と述べた。発言要旨以下の通り。

(1) 日本の産業全体が川上インフレ、川下デフレの中、水産業も燃油高騰の影響で今の魚価ではやっていけない。水産の加工業界も海外の魚価高で採算がとれない。今年はコストが吸収できる価格改定に水産業界を挙げてしっかり取り組まなければならないだろう。ただ、そのためにも、水産業界の現状を消費者に理解してもらうことが必要だ。

(2) 漁船漁業にとって、年明け早々の米国原油先物相場の1バレル100ドル超えは大変なショックで、先行きの希望を失う出来事だった。昨年暮れには、燃油対策として政・官関係者の尽力のもと燃油高騰対策基金が設置され、有効に活用することが今のわれわれ水産業界の課題となっているが、さら

にこれ以上燃油が上がれば対処できなくなる。政府には原油価格の暴騰に対抗する国際世論づくりやシステムづくりに取り組むことを強く要請したい。

(2) 食品の偽装表示が昨年は大きな問題となったが、われわれの仕事の原点は、消費者に信頼されるおいしいものをしっかり供給していくこと。これさえあれば、先に話したコストに見合う価格改定も消費者に受け入れてもらえると思う。今年は一層、消費者に信頼される水産食品の供給に取り組む必要がある。

コスト削減へ外国籍化も 魚価適正化へ輸出も開始

日本かつおまぐろ漁業協同組合
石川賢広 組合長

石川組合長は1月9日、「コスト削減のために、日本のカツオマグロ船の外国籍化も視野に入れた取り組みを真剣に考えていきたい。販売面も強化する。より消費者に近いところまで踏み込みながら、日本産マグロの差別化のため、アンテナショップの設置なども検討していきたい」との考えを示し、要旨以下の通り述べた。

(1) メバチ、キハダの魚価が依然として低迷している一方、燃油はこの2年間で2倍になり、コストに占める割合は35～40%まで跳ね上がっている。今後、産油国に基地を移すことなども検討し、少しでも安い燃油補給ができる体制をつくりたい。

(2) クロマグロやミナミマグロの高級マグロの日本の漁獲枠が減らされてメバチやキハダのいわゆる赤身マグロの漁場への転換が必要である。いろいろな国の二百カイリ内への入漁に向け、これまでの単純入漁だけでなく、用船や合弁入漁を視野に入れた交渉も進め、漁場確保に力を入れる。コスト削減対策ではトータルコストを下げるためにも、外国へ船籍を移すことも真剣に考えていきたい。

(3) 国産の天然・超低温鮮凍マグロのよさをもっと消費者にアピールするため、アンテナショップをつくることを検討している。安全・安心も含め日本産マグロの差別化を進めたい。さらに、欧州向け刺身、寿司向けマグロの試験的輸出も1月に実施する。当初は1コンテナ程度だが、ルート開発を進めていく。台湾や韓国は既に欧州市場への販売を始めており、「日かつブランド」がどう評価されるか不透明だが、国産刺身マグロを国際商品化することで、国内市場での適正価格を実現したい。

トピックス

外国のサシマグロ需要 引き続き拡大

外国のサシマグロ需要が、引き続き、増加している。最近の話題を紹介する。

5日の築地初セリで 最高値の本マグロ 香港へ

東京・築地市場の5日の初セリで最高値を付けた本マグロが解体後、同日と7日の2日にわたって中

国・香港の寿司店に出荷されていたことが分かった。同市場卸会社によると、「初市最高の評価を受けたマグロが即、海外へ渡っていくのは過去に例がない」と言い、日本の魚市場・築地のセリ取引を通じた海外市場との「買い負け」に同市場関係者も驚きの表情を浮かべている。

このマグロは276キロの青森・大間産で、キロ2万2000円、1尾607万円の高値が付いた魚。中国・香港で寿司店10店舗をチェーン展開する「板前寿司」からの注文を受けてセリ落とされた。



寿司ブームが成熟している香港では、養殖マグロより日本産の天然マグロに人気に移りつつあり、「特に品質の高い魚が集まる築地市場の初市は、現地でも注目されていた」(仲卸関係者談)という。

水産物の旺盛な海外消費を背景に「香港やシンガポールなどからの手当ては今後はさらに活発化する」(中央魚類)との見方が強く、中国の水産物需要の波が押し寄せてきているようだ。

中国内陸部でマグロ解体ショー

昨年末、中国・四川省の成都市に完成した成都伊藤洋華堂錦華店(3号店)のオープンイベントに気仙沼魚市場に水揚げされたメバチマグロの解体ショーが行われた。マグロが切り分けられるのを、多くの客が興味津々の表情で見守った。

同店のオープン初日は昨年12月22日。この日にマグロ解体ショーを行う予定だったが、10万人もの買い物客が詰め掛け、店内は大混雑。このため、



解体ショーは1日延ばし23日の午後に行った。気仙沼から搬入した50キロ級のメバチマグロの解体を始めると、周りは鈴なりの人ばかり。

頭と尾を切り落とし、三枚におろし、四ツ割りにしてブロックにされるマグロをじっと見守る。「海の魚にあこがれをもっている」といわれている中国内陸部の人たちの熱い視線が注がれた。サクに切り分けられたマグロは、刺身用として試食販売され、飛ぶような売れ行きとなり、刺身マグロへの関心の強さを実感させる解体ショーとなった。

成都市は四川省の省都。人口は1000万人を超える中国西部(内陸部)の中心的な都市。