

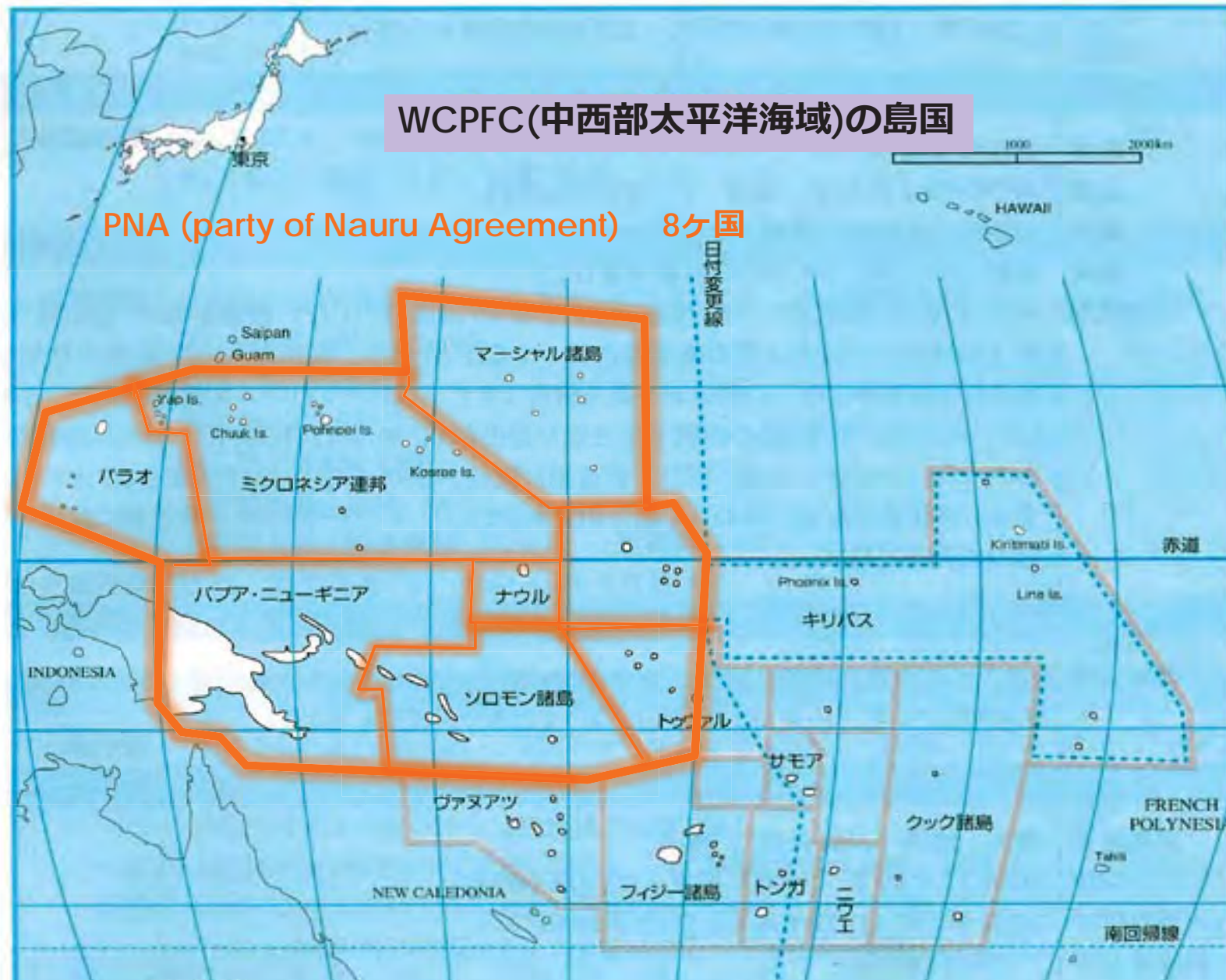
- ・ 南太平洋諸国における海外まき網漁業の現状について
- ・ 遠洋漁業における人材確保の課題と対策について
- ・ 水産物の輸出にかかる認証制度等の課題と対策について

平成29年10月27日  
福一漁業株式会社 近藤太一郎

# 南太平洋諸国における海外まき網漁業の現状について

## WCPFC(中西部太平洋海域)の島国

PNA (party of Nauru Agreement) 8ヶ国



## PNA8ヶ国

- ・パプアニューギニア
- ・ミクロネシア
- ・パラオ
- ・マーシャル
- ・ソロモン
- ・ナウル
- ・ツバル
- ・キリバス

の8ヶ国から成る

漁業資源によって自国の利益を最大化するべく結成された島嶼国の連合

OPECの漁業版のようなものです。

日本を出港して7日～10日程度で漁場に到着し、かつおを主対象魚種としてまき網漁を行います。700トンから1000トンほどで満船となり、満船後日本に漁獲物を持ち帰って水揚げします。出港～入港まで 30日～50日程

## 海外まき網漁業

日本船：28隻（2017年現在）

PNA8ヶ国のいずれかの国の200海里の中で漁業を行います。

200海里の中で漁業を行うため入漁料が発生します。



# WCPFC海域における資源管理方法

## VDS(日数制限)

2007年以前

2007年以降

隻数制限

日数制限 (VDS) Vessel Day Scheme

2007年以前はWCPFC(中西部太平洋海域)にて操業できる船は205隻までと定まっていました。

- ・2005年 VDS 試験導入
- ・2007年 隻数制限撤廃
- ・2012年 本格導入 (以後、入漁料基礎)

WCPFC(中西部太平洋)海域内で操業できる日数の上限を設定し、資源管理をしていくというもの。

2007年を境に資源管理の方法が隻数を制限して漁獲努力量を制限する方法から隻数の上限を撤廃し、そのかわりに操業できる日数を制限する方法(VDS)に変わりました。

VDSが始まる前のPNAの島国は205隻という隻数制限があったため、自分たちの資源であるかつおが、自分たちで漁業開発ができず、既得権のある日本・台湾・韓国・中国等の漁業国によって資源をとられて、金儲けの道具にされていると苦々しく思っていたと思われる。

# VDSのしくみ

WCPFC(中西部太平洋) 操業可能日数 **約45,000日** (微妙に年変動するがだいたい45,000日くらいです  
なぜ年変動するのかはわかりません)



※船の入漁実績によって毎年各国に振り分けられ、変動します。

合併船(優先)      アメリカ(優先)      日本・台湾・韓国・中国等の漁業国

2017年に日本が購入したソロモンのVD140日

A丸4.9日      B丸4.9日      C丸4.9日      (※2017年28.5隻で均等分配)

※2007年に隻数制限が撤廃され、日数管理になったため、2007年までは205隻以下だった船が2017年10月現在太平洋中西部海域にて  
操業するまき網船として登録されている船は310隻あります。(310隻すべてが稼働しているかは不明)  
こうして、船が増え、**漁業国で日数の取り合い**になっています。

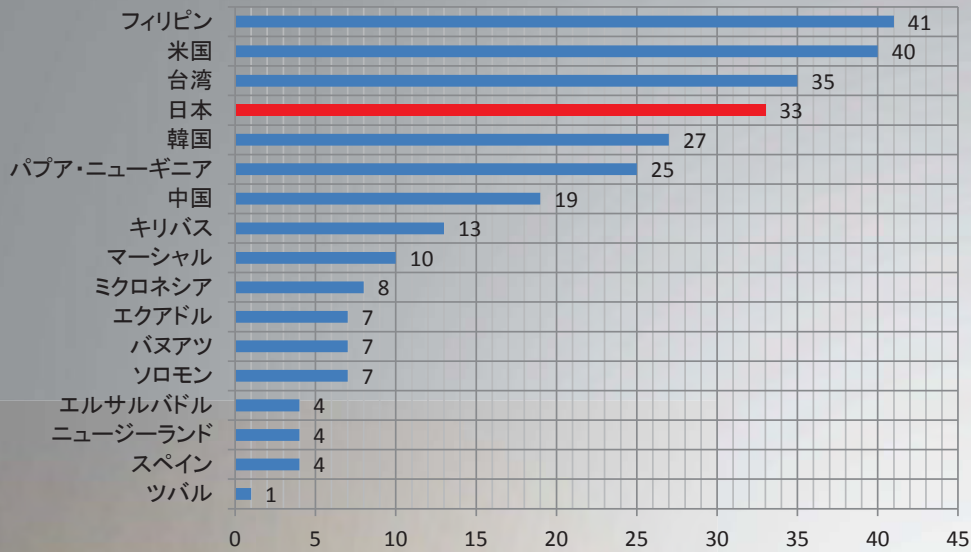
# 入漁料のしくみ

2007年以前は入漁料として水揚げ金額の5%～6%を島国に支払う方式でしたがVDSという資源管理方法がきまってから日数を購入 = 入漁料という仕組みにかわりました。



	入漁料/1日(おおよその金額)	年間入漁料	PNA会議	日本船の隻数(年末時)
2004年以前	水揚げ金額の5%～6%	～4000万		
2005年	VDS試験的に導入	～4000万		
2006年	2000ドル～2500ドル/1日	4000万～5000万円		35隻
2007年		4000万～5000万円		
2008年		4000万～5000万円		
2009年		4000万～5000万円		34隻
2010年		4000万～5000万円		34隻
2011年		4000万～5000万円		34隻
2012年	5000ドル/1日	1億円	最低価格5000ドル/1日にPNA会議にて決定	33隻
2013年	5500ドル/1日	1億1000万円		33隻
2014年	6000ドル/1日	1億2000万円		33隻
2015年	8500ドル/1日	1億8000万円	最低価格8000ドル/1日にPNA会議にて決定	31隻
2016年	10000ドル/1日	2億2000万円		31隻
2017年	10000ドル/1日	2億3000万円		28隻

まき網漁船 国別隻数285隻：2015/2/10現在)



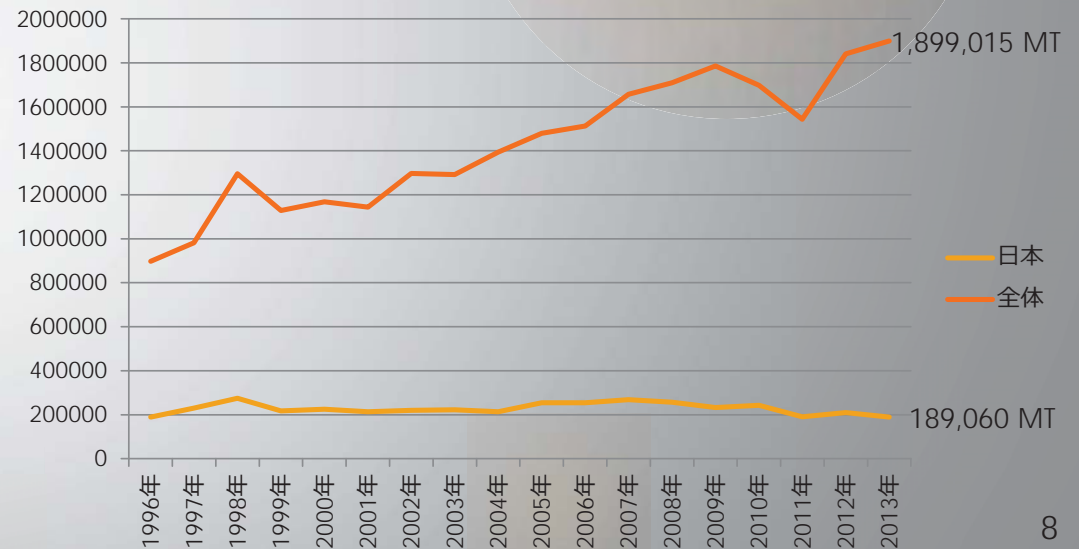
日本のまき網船籍数と世界のまき網船籍数



日本のまき網船が島国に支払った入漁料総額



日本のまき網漁獲量と世界のまき網船漁獲量





VD1日110万円として 各島嶼国のVDによる歳入

	PNG	ミクロネシア	ソロモン	ナウル	マーシャル	ツバル	パラオ	キリバス
各国持ち日数	(約16300日)	約7300日	約4000日	約2700日	約2700日	約1900日	約700日	約9200日)
入漁料による歳入	約179億円	約80億円	約44億円	約30億円	約30億円	約21億円	約8億円	約101億円
全歳入	約4040億円	約253億円	約630億円	約150億円	約143億円	約53億円	約143億円	約272億円
入漁料歳入の割合	約4.4%	約31.6%	約7%	約20%	約21%	約39.6%	約5.6%	約37.1%

世界経済のネタ帳の数字より 為替 1米\$=110円 1豪\$=88円として計算した

島嶼国に出張に行くと、道路・港湾施設・冷蔵庫・発電所など、日本からたくさんの資金がODAとして投入されていることがよくわかります。

一方、日本の海外まき網漁業者は日本の鰹節原料を約7割を供給し、地域経済のみならず、日本の食文化にも寄与していると自負しています。

しかし、入漁料収入を一方向的に値上げされ、最近では倒産する会社もでてきています。

島国が潤う一方で、漁業者が入漁料の高騰によって苦しんでいる現状をみますとなんともいえない気持ちになります。

## 対策

①外務省管轄のODAは原則、漁業と切り離して考えられています。ODAにはもう少し漁業との関係を持たせるよう、3年に1度行われる島サミット等でアピールしていただきたいと思います。またアメリカのように遠洋漁業の漁場を国策として長期的に維持するような支援も必要かと考えます。

米国は、島嶼国の200カイリ水域のVDを一括購入し、政府が入漁料補助(民間負担額は推定)

有効期間	6年
年数	12ヶ月
隻数	まき網船40隻
米国支払額	
政府	21百万ドル (1年)
民間	45百万ドル (1年)

②国内の新しい補助金制度をつくる。

経費の増大に関する補助金は燃油セーフティーネットという燃油が急激に高騰したときに発動する補助金のみです。これは、さまざまな漁業に対してすべて平等に補助金を配ろうとすると、燃油はどんな漁業でも利用することからこのような制度ができあがったと想像できます。

世の中にはたくさんの漁業種があり、それぞれ、特有の経費の増大の悩みがあると思います。

従い、燃油だけでなく、**外的要因によって急激に増加した経費に対する補助金制度**

といったような漁業者全員に平等な仕組みを作成してもらい、これによってVD高騰も該当するような補助金制度を作成していただけると非常に助かります。

# 遠洋漁業における人材確保の課題と対策について

# 海外まき網船の乗組員構成

		必要海技免許	
	漁労長	漁労(※)における責任者・船の中でいちばんえらい	… 海技免許なくてもよいが、船長や甲板長から格上げで漁労長になることが多いため海技免状をもっている人が多い。
法定職員	船長	船の責任者	… 3級(航海)以上+1海特
法定職員	一等航海士	船長の補佐・代行する航海士	… 4級(航海)以上+1海特
法定職員	二等航海士	一等航海士の補佐・代行する航海士	… 5級(航海)以上+1海特
法定職員	機関長	機関場の責任者	… 3級(機関)以上
法定職員	一等機関士	機関長の補佐・代行する機関士	… 4級(機関)以上
法定職員	二等機関士	一等機関士の補佐・代行する機関士	… 5級(機関)以上
法定職員	通信長	通信部の責任者	… 3級(電子通信)以上
	甲板長	甲板部の責任者	… 必要なし
	司厨長	厨房の責任者	… 必要なし
	甲板員(複数)	甲板部員	… 必要なし
	機関員(複数)	機関部員	… 必要なし
	そのほか船によっては魚見・操機長・事務長等の役職名をあたえている船もある		

一般的に25人～30人程度の乗組員が乗船しています。

**法定職員：船舶職員法に定められている必ず乗船させなければならない船舶職員**

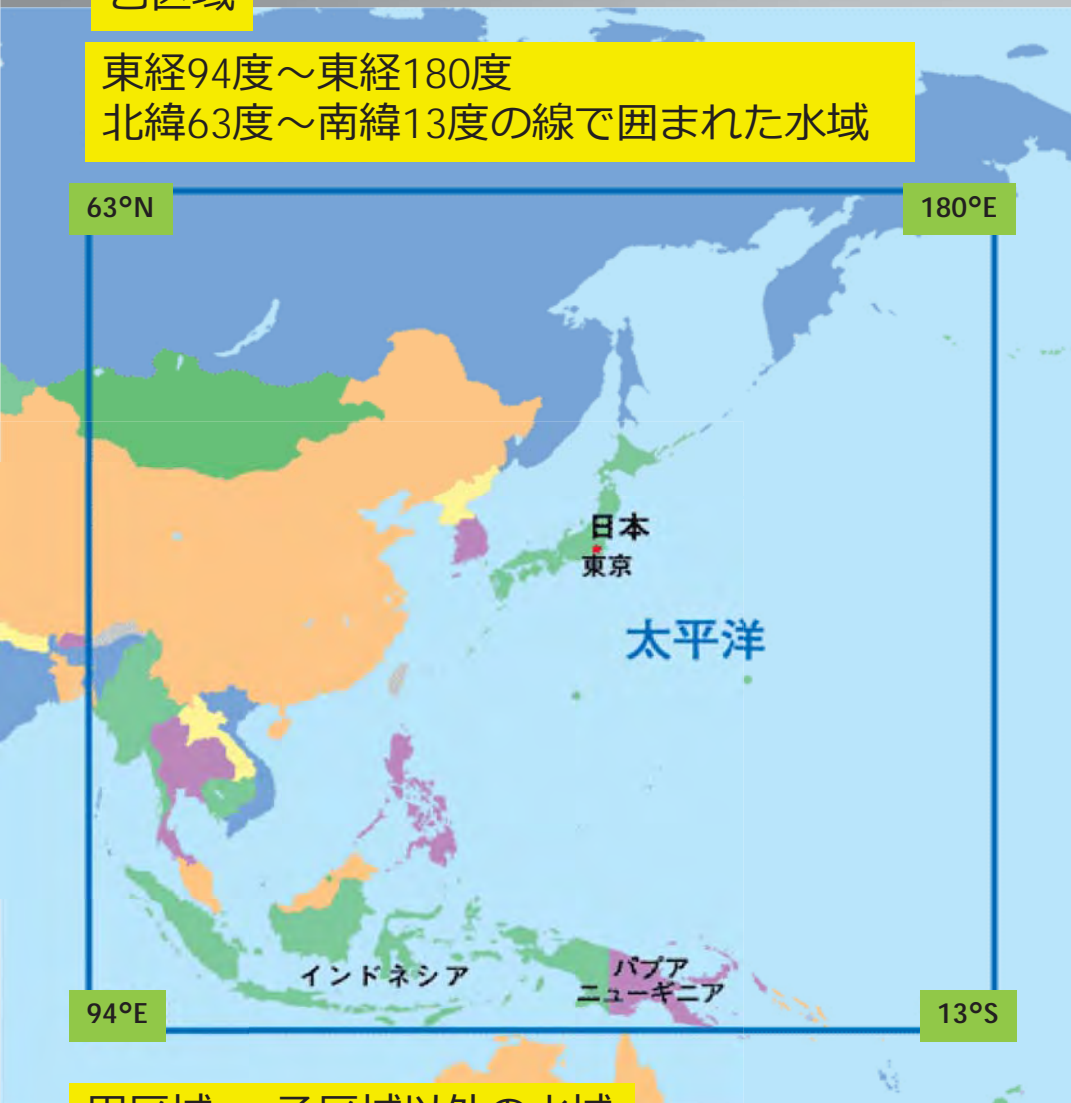
(※)資料作成者の承認を得て、規制改革推進会議事務局が一部修正。

## 乙区域

東経94度～東経180度  
北緯63度～南緯13度の線で囲まれた水域

63°N

180°E



甲区域・・・乙区域以外の水域

## 国土交通省の法律 船舶職員及び小型船舶操縦者法 (船舶職員法)

操業区域・船の大きさ・エンジンの出力によって乗船させなければならない法定船舶職員の数が決まっています。

### 操業区域

甲区域  
乙区域  
丙区域

### 国際トン数

5000トン以上の船  
1600トン以上5000トン未満の船  
500トン以上1600トン未満の船  
200トン以上500トン未満の船  
20トン以上200トン未満の船

### エンジン出力

6000KW以上の船  
3000KW以上6000KW未満の船  
1500KW以上3000KW未満の船  
750KW以上1500KW未満の船  
750KW未満の船

## 海外まき網漁船の場合

船舶職員法上の分類では

**乙区域**で操業し、  
**船の大きさが**  
**500トン以上1600トン未満**  
**エンジン出力が**  
**1500KW以上3000KW未満**  
の船に分類されます。

(特例によって一定の条件下で甲区域でも操業可能性あり)